



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—SECTION 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 322]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 23, 2018/भाद्र 1, 1940

No. 322]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 23, 2018/BHADRA 1, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 14 अगस्त, 2018

सं. टीएमपी/76/2017-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्कप्राधिकरण एतद् द्वारा हल्दिया डॉक परिसर में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी संबद्ध अपेक्षित सुविधाओं के साथ बाह्य टर्मिनल-1 पर एक परियोजना की स्थापना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/76/2017-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

--

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जुलाई, 2018 के 31वें दिन पारित)

यह मामला हल्दिया डॉक परिसर में तीस वर्ष की रियायत अवधि के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन, हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी संबद्ध अपेक्षित सुविधाओं के साथ बाह्य टर्मिनल-1 पर एक परियोजना की स्थापना के संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने शालुखली स्थित हल्दिया डॉक-II (उत्तर) व हल्दिया डॉक-II (दक्षिण) में डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन व हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी संबद्ध सहायक अपेक्षित सुविधाओं के साथ स्थापित की जाने वाली कोयला प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत बर्थ और कोयला, लौह अयस्क और अन्य बल्क कार्गो के लिए बहु प्रयोजनीय बर्थ के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण ने 18 जून 2012 को आदेश संख्या टीएमपी/57/2011-केओपीटी पारित किया था।

2.2. तत्पश्चात्, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 में अंतर्विष्ट उपबंधों के आधार पर, केओपीटी ने जुलाई 2016 में वर्ष 2012 में शालुकखली स्थित मशीनीकृत बर्थ के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क अपनाते हुए तीस वर्ष की रियायत अवधि आधार पर हल्दिया डॉक परिसर में “डिजाइन, निर्माण, वित्तपोषण, प्रचालन व हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी संबद्ध सहायक अपेक्षित सुविधाओं के साथ बाह्य टर्मिनल-1 की स्थापना” की परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 16 अगस्त, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/45/2016-केओपीटी के द्वारा बाह्य टर्मिनल-1 के संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किये थे।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, केओपीटी ने 20 नवंबर, 2017 के अपने पत्र के साथ निम्नलिखित निवेदन किये:-

- (i). अगस्त, 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के आधार पर, केओपीटी ने परियोजना के लिए अर्हकता अनुरोध (आरएफक्यू) और प्रस्ताव अनुरोध (आरएफपी) जारी किये थे। लेकिन, उन बोलीकर्ताओं ने, जो आरएफक्यू प्रक्रिया के द्वारा योग्य पाये गए थे, कीमत बोलियां प्रस्तुत करने के कारण बोली प्रक्रिया का मार्च, 2017 में त्याग दिया गया।
- (ii). तत्पश्चात्, केओपीटी ने पहली निविदा के बोलीकर्ताओं से उत्पादकता आदि के संबंध में प्राप्त जानकारीयों के आधार पर बाहरी टर्मिनल-1 परियोजना प्रतिमानों को पुनर्गठित करने का निर्णय लिया।
- (iii). तदनुसार, केओपीटी ने परियोजना को पुनर्गठित करने और संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए आईपीए को लगाया। आईपीए ने अक्टूबर, 2017 में विषयक प्रस्ताव के लिए संदर्भ प्रशुल्क के साथ प्रारूप दरमान और निष्पादन मानकों संबंधी अपनी संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की।
- (iv). केओपीटी ने आईपीए द्वारा प्रस्तुत उक्त संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार पूंजीगत लागत आकलन के आधार पर बाहरी टर्मिनल-1 परियोजना के लिए आरएफक्यू पहले ही आमंत्रित कर लिये। आरएफक्यू की अपेक्षित तारीख 11 दिसंबर 2017 थी।
- (v). अतः प्रारूप दरमान और निष्पादन मानक के साथ विषयक परियोजना के संबंध में संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।
- (vi). उक्त संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव को अभिपुष्टि के लिए न्यासी मंडल की आगामी बैठक में रखा जायेगा और उसे बाद में भेज दिया जायेगा।

3.2. केओपीटी द्वारा 20 नवंबर, 2017 के अपने पत्र में उठाये गए अन्य मुख्य मुद्दों का सारांश निम्नवत् है:-

- (i). एचडीसी ने 38 मिलियन टन की निर्धारित क्षमता के प्रति वित्तीय वर्ष 2016-17 में 34.14 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन किया है। पिछले कुछ वर्षों में एचडीसी द्वारा प्रहस्तित यातायात इस प्रकार है:

(मिलियन टन में)

वर्ष	पीओएल	लौह अयस्क	उर्वरक व उर्वरक कच्ची सामग्री	कोयला	कंटेनर	अन्य/विविध कार्गो	योग
2010-11	9.65	5.95	0.46	8.18	2.84	7.92	35.00
2011-12	7.91	3.94	0.52	7.29	2.62	8.74	31.02
2012-13	6.19	1.71	0.39	6.48	2.87	10.44	28.08
2013-14	6.10	2.17	0.56	6.95	2.23	10.50	28.51
2014-15	5.52	2.34	0.80	7.24	1.96	13.15	31.01
2015-16	7.09	0.87	0.64	7.27	1.37	16.27	33.51
2016-17	6.78	1.16	0.47	7.34	2.47	15.92	34.14

एचडीसी में यातायात 2005-06 में 42.34 मिलियन टन से घट कर 2012-13 में 28.08 मिलियन टन रह गया है। यातायात में यह कमी लौह अयस्क (पर्यावरणीय/खनन मुद्दे) और पीओएल (कच्चे तेल का परादीप को अपवर्तन) में घटौती होने के साथ ही नदी में ड्राफ्ट में कमी होने से छोटे पोत/पार्सल आकार के पोत ही पत्तन पर आने के कारण हुई है। यातायात में कमी परादीप और धामरा में दो प्रतिस्पर्धी पत्तनों को भी आरोप्य हैं जो एचडीसी के यातायात को अपनी ओर आकर्षित करते हैं क्योंकि उनके ड्राफ्ट काफी गहरे हैं।

- (ii). कोलकाता/हल्दिया में व्यापक पृष्ठ क्षेत्र हैं जो पश्चिमी बंगाल, बिहार, झारखंड, उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग, मध्य प्रदेश का पूर्वोत्तर क्षेत्र, छत्तीसगढ़, असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों सहित संपूर्ण पूर्वी भारत तथा नेपाल और भूटान जैसे स्थल रूद्ध देश भी हैं। परंतु प्राथमिक पृष्ठ क्षेत्र में पश्चिम बंगाल, झारखंड और बिहार शामिल हैं जहां इस पत्तन के माध्यम से आयातित ईंधन/कच्ची सामग्री का उपयोग करने वाले बड़े-बड़े उद्योग हैं। इस बड़े पृष्ठ क्षेत्र के औद्योगिक विकास वाणिज्य और व्यापार कोलकोता पत्तन के जीवन और विकास और इसके विपरीत से संबद्ध है।

(iii). पत्तन पर शुष्क बल्क प्रहस्तन के लिए वर्तमान सुविधा निम्नानुसार है:-

बर्थ	लंबाई मीटर में	प्रहस्तित कार्गो	क्षमता* (मिलियन टन में)	अभियुक्तियां
गोदी बेसिन के भीतर				
बर्थ 2	260	कोयला, कोक, चूना पत्थर, लौह अयस्क	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
बर्थ 3	337	पीओएल उत्पाद, पराक्सीलिन, रसायन	1.75	खाली बर्थ
बर्थ 4	284	कोयला, कोक, अयस्क	3.70	ताप कोयले के लदान के लिए मशीनीकृत बर्थ।
बर्थ 4क	245	कोयला	3.50	कोयला उतरायी के लिए मशीनीकृत बर्थ।
बर्थ 4ख	181	कोयला, कोक, लौह अयस्क	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
बर्थ 6 एवं 7	234	खाद्य तेल, रसायन, लौह अयस्क	2.00	वर्तमान में बर्थ 6 व 7 को तरल कार्गो की उतरायी के प्रयोग में लाया जाता है।
बर्थ 8	218	कोयला, कोक	4.00	कोयले के लदान/उतरायी के लिए 2 एमएचसी।
योग:			22.95	

(*) एचडीसी द्वारा क्षमता का पुनर्निर्धारण किया गया है।

(iv). पत्तन पर वर्तमान कोयला बर्थ अधिभोग (बीओ) तथा क्षमता नीचे दी गई है:-

बर्थ संख्या	कार्गो	बीओ 2013- 14	बीओ 2014- 15	बीओ 2015-16	बीओ 2016- 17	अक्तूबर 2017 की कोयला बर्थ क्षमता
2	कोयला	81.10%	85.98%	86.43%	78.11%	**19.20एमएमटी
8	कोयला	79.88%	83.78%	88.02%	78.62%	
4क	कोकिंग कोयला	73.71%	65.99%	70.71%	71.99%	
4ख	मिश्रित कोयला	64.82%	76.69%	83.74%	78.90%	
सभी	सभी प्रकार के कोयला	62.12%	58.80%	71.35%	66.59%	
योग	सभी 13 बर्थ	*69.53%	*66.92%	73.98%	69.38%	

*बर्थ 5को छोड़ कर

** बर्थ संख्या 2, 4, 4क, 4ख तथा 8.

(v). पत्तन पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए ली गई परियोजनाएं इस प्रकार हैं:-

(क). ओटी 1 को निर्मित करने का प्रस्ताव सर्वप्रथम 2008-09 में उठा था। एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो की वृद्धिशील प्रमात्रा को प्रहस्त करने के उद्देश्य से, पत्तन प्राधिकारियों ने 3सरी तेल जेटी के अनुप्रवाह में एक नदीय बहुप्रयोजन जेटी आधार पर पीपीपी के माध्यम से निर्माण करने का निर्णय लिया। एचडीसी प्राधिकारियों ने परियोजना के लिए फरवरी, 2010में आरएफक्यू आमंत्रित किये। तथापि पत्तन पर अन्य विकासों के कारण परियोजना को रोक दिया गया था।

(ख). बार्जों के प्रहस्तन के लिए पत्तन इस समय एक तिरती जेटी का निर्माण कर रहा है, जो सागर रोड से ट्रांसलोडर और ट्रांसशिपमेंट प्रचालनों के माध्यम से कोयला लायेंगे। इस जेटी की आकलित क्षमता 2.5

एमटीपीए है। इस सुविधा के वर्ष 2017 के अंत तक पूरा होने और प्रचालन आरंभ करने की प्रत्याशा है। ट्रांसलोडिंग प्रचालनों के लिए तिरती क्रेनों की भी 2017 के अंत तक स्थापित हो जाने की आशा है।

- (ग). पृष्ठभूमि में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन और अन्य विकासों की बढ़ रही जरूरतों के कारण, एचडीसी ने यातायात की मांगों और पीपीपी के माध्यम से इसे निष्पादित करने के संदर्भ से प्रस्ताव की नए सिरे से समीक्षा करने निर्णय लिया। तदनुसार, एचडीसी ने व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने के लिए आईपीए बनाया। आईपीए द्वारा बाहरी टर्मिनल-1 पर तटीय जेटी की स्थापना संबंधी व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है।
- (vi). परियोजना की मुख्य विशेषताएं निम्नवत् हैं:-
- (क). यह बर्थ तीसरी तेल जेटी के नौबंध डालफिन एमडी 4 से 30 मीटर दूरी पर स्थित होगी और इसे उत्तर के 63 डिग्री पूर्व का कोण बनाते हुए एमडी3 और एमडी4 को जोड़ने वाली रेखा से मिलाया जायेगा जिसके पैनामैक्स बल्क वाहक के आकार के डिजाइन पर सुविचार में रखा गया है तथा इसके डीडब्ल्यूटी आयाम 83000; एलओए 230एम; बीम 32एम; लदा ड्राफ्ट 14.4 एम; हल्दिया स्थित 7.5 एम ड्राफ्ट के लिए पार्सल आकार 30,000 टीई के होंगे।
- (ख). बर्थ की लंबाई 270 मीटर और चौड़ाई 25 मीटर होगी। यह हॉपरो और कन्वेयर्स के साथ हार्बर चल क्रेनों का प्रचालन भी सुविधानक बनायेगी। कार्गो की आवाजाही के लिए डम्परो और ट्रको का प्रयोग नहीं किया जायेगा।
- (ग). विभिन्न यार्ड स्थानों, उनकी सापेक्ष स्थिति के साथ-साथ बर्थ की स्थिति, बाहरी सड़क मार्ग और रेल कनैक्टिविटी गलियारों के साथ संभावित मार्गाधिकारों के आधार पर स्टैकयाडों के स्थानों की भी खोज की गई। अंततः स्टैकयार्ड का स्थान वर्तमान नौसेना भूमि से इतर टाटा यार्ड के पश्चिम में खुले यार्ड को चिह्नित किया गया है।
- (घ). लदे कोयले को टाटा यार्ड के पश्चिम में स्थिति स्टैकिंग क्षेत्र में अंतरित किया जायेगा। इसका लाभ यह होगा कि स्टैकयार्ड का विस्तार लाइनियर फैशन में किया जा सकता है और रेलवे यार्ड स्टैक यार्ड के निकट ही है। स्टैकयार्ड 740 मीटर x 240 मीटर का आयताकार होगा। 100 मी. x 50 मी. की धांकों की 3 लाइनें होंगी। स्टैकरों और रीक्लेमरो हेतु धांकों की लाइनों के बीच में 16 मीटर चौड़े 2 पथ होंगे। अनुरक्षण के साथ-साथ क्रेनों, ट्रकों आदि की आवाजाही के लिए यार्ड के चारो ओर 5 मीटर चौड़ा उप-मार्ग भी होगा। पूरा स्टैकयार्ड धूल नियंत्रण के लिए ऊंची चारदीवारी से घिरा हुआ होगा।
- (ङ). **जहाज-तट अंतरण**
- प्रस्तावित हार्बर चल क्रेनें टायर लगी जलयान के आकार और ज्वार भाटे की स्थितियों को ध्यान में रखकर भ्रमण, घुमाव तथा प्रचालन के लिए अनुवात मशीन डिजाइन की होंगी। यद्यपि प्रस्तावित क्रेनों का प्रयोजन बल्क कार्गो जलयानों से कोयले को उतारना है, परंतु यह सभी भार/ब्लास्ट तथा ज्वार की स्थितियों में 5000 डीडब्ल्यूटी से 80,000 डीडब्ल्यूटी की रेंज के बीच के पोतों से लदान/उतराया दोनों के लिए विशेष रूप से उपयुक्त होंगी। हार्बर चल क्रेनों के समग्र प्रतिमान इस प्रकार होंगे।

किस्म	टायर लगी भ्रमण, घुमाव और अनुवात किस्म की चल हार्बर क्रेन ग्रेवों के साथ 4 रस्सा टाइप
प्रस्तावित उपस्करों की संख्या	2 (दो)
प्रहस्तित किया जाने वाला कार्गो	विभिन्न ग्रेडों और घनत्व का कोयला और कोक, चूनापत्थर व अन्य शुष्क बल्क कार्गो।
उठान क्षमता चार रस्सी ग्रेव प्रचालन	हुक पर सुरक्षित कार्यकारी भार 100 टन 22 मीटर घेरे तक और 40 टन 32 मीटर घेरे तक
प्रचालित जलयान आकार	5000 डीडब्ल्यूटी से 80,000 डीडब्ल्यूटी
भ्रमण गति (लंबा भ्रमण)	4.8 किमी/घंटा
उठान गति 40 टन ग्रेव के साथ	72 मीटर / मिनट
उठान गति 100 टन ग्रेव के साथ	28 मीटर / मिनट
टायरों पर भार	लगभग 5 मीट्रिक टन / वर्ग मी
प्रति आउटिटरगगर पैड पर भार	लगभग 2 मीट्रिक टन / वर्ग मी

घुमाव गति (न्यूनतम)	1.7 - 2.0 आरपीएम
घुमाव परास	360 डिग्री
अनुवात गति	अधिकतम अनुवात गति- लगभग 80 मी./मिनट
पहुंच बाह्य अधिकतम	42 मीटर
बर्थ शीर्ष के ऊपर लिफ्ट ऊंचाई	न्यूनतम 42 मीटर
बर्थ शीर्ष के नीचे लिफ्ट ऊंचाई	12 मीटर (हुक पर न्यूनतम उठान ऊंचाई)

(च). **बर्थ-स्टैकयार्ड अंतरण**

दो हार्बर चल क्रेनों द्वारा उतारा गया कोयला क्रेनों के अंगभूत हॉपरों के माध्यम से एकल डॉक कन्वेयर से अंतरित किया जाएगा। डॉक कन्वेयर जेटी में उठाऊ होगा और पीछे की ओर स्थित होगा। इसकी रेटड क्षमता 2000 टीपीएच होगी और डिजाइन क्षमता 2400 टीपीएच होगी। यह डॉक कन्वेयर बर्थ की पूरी लंबाई तक चलेगा। बर्थ के अंत में एक अंतरण टॉवर होगा जो कोयले को अलग कन्वेयर में अंतरित करेगा। बर्थ का कन्वेयर 3 तरफ से बंद होगा और आगे की ओर से ही खुला होगा ताकि चल हार्बर क्रेन से शार्ट कन्वेयरों से डॉक कन्वेयर में अंतरण हो सके।

बर्थ कन्वेयर द्वारा कोयला स्टैकयार्ड क्षेत्र तक ले जाया जायेगा। यार्ड क्षेत्र में, स्टैकयार्ड कन्वेयर लगे हुए हैं जो कोयले को प्राप्त करके यार्ड कन्फिगुरेशन के अनुसार कोयले की धांक लगायेंगे। यार्ड कन्वेयरों की क्षमता पूर्व के कन्वेयरों के अनुरूप ही हैं अर्थात् 2000 टीपीएच रेटड से 2400 टीपीएच डिजाइन तक/ यह कन्वेयर एक बंद गलियारे में चलेगा।

(छ). **स्टैकयार्ड उपस्कर**

स्टैकयार्ड उपस्करों में सामान्यतः स्टैकर, रीक्लेमर या स्टैकर-सह-रीक्लेमर होते हैं। स्टैकर-सह-रीक्लेमर एक प्रचालक के नियंत्रण में चलते हैं और कोयले का उन गवाक्षों में रखते हैं जो अंततः ज्यामितीय आकार की धांके बनाते हैं। स्टैकर-सह-रीक्लेमर, एक संयोजन मशीन है जो धांक लगाने और/या धांकों से कोयले को रीक्लेम करने के लिए होती है। स्टैकिंग मोड में, कोयला हार्बर चल क्रेन से कन्वेयर के माध्यम से प्राप्त किया जाता है और कोयले को बूम कन्वेयर के माध्यम से धांक में डाला जाता है। रीक्लेमिंग मोड में, मशीन की बाल्टीनुमा पहिया कोयले को रीक्लेम करता है जो उसे उसी बूम कन्वेयर में रखती है और मशीन की केंद्रीय ढालू प्रणाल यार्ड कन्वेयर तक ले जाती है जो उसे वैगनों में लदान के लिए वैगन लदान कन्वेयर लाइन को निर्देशित करता है।

(ज). **वैगन लदान प्रणाली**

कोयला और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की स्टैकयार्ड से निकासी रेल और सड़क मार्ग दोनों से ही होती है। रेल द्वारा निकासी आद्योपांत 80% की सीमा तक नियोजित की जाती है यानी 4 एमटीपीए। इस प्रणाली के एक भाग के रूप में एक साइलो के साथ रैपिड वैगन स्टेशन का स्थापना भी प्रस्तावित है। इस प्रणाली में एक कंक्रीट साइलो होगी जिसकी होलिंग क्षमता लगभग 2000 टन होगी और इसमें इलैक्ट्रॉनिक प्री-वेइंग बिन, सेंसर और एक कास्केड ढालू प्रणाल के साथ रैपिड लदान ढालू प्रणाल फिट होती है। साइलो के नीचे रेल लगाने से पूर्व, साइलो को इसकी संपूर्ण क्षमता तक पहले ही लाद दिया जायेगा, ताकि कम से कम आधी रेल का सामान पहले ही उपलब्ध रहे, और एक बार साइलों से लदान आरंभ हो जाने के पश्चात् साइलों को भरने वाली कन्वेयर प्रणाली चल पड़ेगी और आनुपातिक अपेक्षानुसार भराव होने लग जाता है। एक कन्वेयर स्टैकयार्ड से वैगन लदान साइलो तक चलेगा। रेल नियंत्रित गति से मोशन में रहेगी। जबकि इन-मोशन वैगन लदान के लिए 1300 मीटर लंबी एक मुख्य लाइन अपेक्षित होगी, एक और लाइन की जरूरत खाली रेल के लगाने के बाद इंजन के बाहर जाने के लिए और अतिरिक्त खाली रेल के लदान के लिए आने के लिए पड़ेगी। अंतरण यार्ड से रैपिड वैगन लदान स्टेशन तक और प्रस्तावित यार्ड के भीतर सभी रेलवे प्रचालन डीज़ल इंजनों द्वारा किये जायेंगे।

(झ). **ट्रक लदान प्रणाली**

जैसा ऊपर बताया गया है, कुछ कार्गो का 20% सड़क मार्ग द्वारा प्रहस्तित होने की प्रत्याशा है। एक ट्रक लदान स्टेशन स्थापित करने की भी योजना है, जिसके लिए ट्रक लदान साइलो का होना अनिवार्य है जिसके नीचे डम्परों को लदान के लिए खड़ा किया जायेगा। डम्परों का लदान ढालू प्रणाली के संघियोजन के घनत्व द्वारा किया जायेगा, जो बिन के माध्यम से साइनों द्वारा पहले से भारी मात्रा में निर्देशित होगा। 20 टन भार के डम्पर की भराई में लगभग 7 मिनट का समय लगेगा जिसमें डम्पर को सही तरह से लगाने, लदान और हटाने और अगले डम्पर को भरने के लिए नया चक्र आरंभ होने तक का समय शामिल है।

(ज). **अन्य उपस्कर**

जहाज उतरायी परिचालन के अंतिम चरण में, जब शेष बचा कोयला इतना नहीं रह जाता जो हार्बर चल क्रेन के चलने लायक हो। उस समय सामग्री को एकत्र करने के लिए फ्रंट एंड लोडर लगाये जाते हैं। इसलिए इस प्रयोजन के लिए 4 फ्रंट एंड लोडरों का प्रस्ताव किया जाता है। खाली समय के दौरान इन लोडरों को स्टैकयार्ड क्षेत्र में लगाया जायेगा।

(vii). उतरायी प्रचालन अविरत सुनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित सुविधाओं के लिए उपस्कर योजना का सारांश इस प्रकार है:-

मुख्य उपस्कर:	मात्रा
चल हार्बर क्रेन	2नग
स्टैकर-सह-रीक्लेमर	2नग
तीव्र वैगन लदान प्रणाली साइलो के साथ	1नग
भारी लदान साइलो	1नग
कन्वेयर:	
बर्थ से स्टैकयार्ड तक उत्थान कन्वेयर	1090मीटर
स्टैकयार्ड क्षेत्र में भूतल स्तरीय कन्वेयर	1470मीटर
स्टैकयार्ड से वैगन लदान साइलो तक उत्थान कन्वेयर	155मीटर
ट्रक लदान साइलो तक उत्थान कन्वेयर	लगभग 15 मीटर
अन्य उपस्कर:	
छोटे डाज़र (फ्रंट एंड लोडर)	4नग
अन्य उपस्कर व निर्माण कार्य	
इन-मोशन रेल धर्म कांटा	1नग
सड़क धर्म कांटा	1नग
हाई मास्ट लाइटिंग सहित प्रकाश व्यवस्था	1लॉट
वर्कशॉप सुविधाएं	1लॉट
जलापूर्ति और वितरण प्रणाली	1लॉट
धूल दमन और अग्निशमन सुविधाएं	1लॉट

(viii). इस सुविधा पर मुख्यतः कोयला, कोक, चूनापत्थर और अन्य संगत शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव है। यातायात प्रक्षेपण के आधार पर कोयले और कोक के भावी यातायात की प्रत्याशा इस प्रकार है:-

(यातायात मिलियन टन में)

वर्ष	प्रक्षेपण के आधार पर प्रवृत्ति	ग्राहकों से विचार-विमर्श के आधार पर प्रक्षेपण	दोनों का औसत
2017-18	10.35	11.54	10.96
2018-19	10.72	12.57	11.66
2019-20	11.11	13.94	12.53
2020-21	11.52	16.20	13.86
2021-22	11.95	16.74	14.35
2022-23	12.39	17.12	14.77
2023-24	12.87	17.52	15.21
2024-25	13.37	17.91	15.64
2025-26	13.90	18.31	16.11
2026-27	14.45	18.80	16.63
2027-28	15.04	19.14	17.18

उक्त प्रक्षेपण और एचडीसी की कोयला प्रहस्तन की वर्तमान क्षमता और संदान परियोजनाओं के आधार पर केओपीटी का 5.11 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के साथ एक बर्थ का विकास करने का प्रस्ताव है।

(ix). बाहरी टर्मिनल पर प्रस्तावित नदीय जेटी पर प्रत्याशित यातायात निम्नवत् है:-

वर्ष	प्रक्षेपण मिलियन टन में
2020-21	1.25(6माह)
2021-22	2.50
2022-23	2.75
2023-24	3.03
2024-25	3.33
2025-26	3.66
2026-27	4.03
2027-28	4.43
2028-29	4.87
2029-30	5.11
2030-31	5.11

(x). प्रशुल्क प्रस्ताव महापत्तन "प्रशुल्क निर्धारण संशोधित दिशानिर्देश 2013" के खंड 2.4 के निबंधनों के अनुसार अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 पर आधारित हैं। अपक्रंट दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, कोयला टर्मिनल पर प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए प्रशुल्क ढांचा 2008 दिशानिर्देश के अनुलग्नक III पर आधारित होना चाहिए। व्यौरा इष्टतम क्षमता (क) इष्टतम क्वे क्षमता (ख) इष्टतम यार्ड क्षमता, पूंजीगत लागत, प्रचालन लागत, वार्षिक राजस्व अपेक्षा, दरमान तैयार करना शीर्षों के अंतर्गत दिया जाता है।

(xi). इष्टतम क्षमता का परिकलन

टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को अधिकतम क्षमता के 70% पर मान्य किया जाता है। इष्टतम क्षमता, इष्टतम घाट क्षमता और इष्टतम स्टैकयार्ड क्षमता से कम होती हैं।

(क). इष्टतम घाट क्षमता

दिशानिर्देशों के अनुसार, इष्टतम घाट क्षमता अधिकतम अथवा कोयले की जो जहाज से/को एक वर्ष की अवधि के दौरान टनों में व्यक्त, संभावित मात्रा लदान की जाती है (लदान टर्मिनल के मामले में) ये उतारी (उतरायी टर्मिनल के मामले में) जानी है का 70% होती है। सूत्र इस प्रकार है:-

$$\text{इष्टतम क्वे क्षमता} = 0.7 \times \left[\frac{\text{एस1} \times \text{पी1}}{100} + \frac{\text{एस2} \times \text{पी2}}{100} \right] \times 365$$

एस1 –केपसाइज पोतों की %क्षमता

पी1 –केपसाइज पोतों की जहाज दिवस उत्पादकता

एस2 –पानामैक्स पोतों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा

पी2 –पानामैक्स पोतों की जहाज दिवस उत्पादकता

चूंकि एस1, एस2 और एस3 के ड्राफ्ट का निर्धारण एक विशिष्ट पत्तन पर ड्राफ्ट की उपलब्धता और प्रहस्तित किये जाने पोतों की प्रत्याशित किस्म को ध्यान में रखकर किया जायेगा। वर्तमान प्रस्ताव में पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोतों का हिस्स क्रमशः 70% और 30% वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर सुविचारित किया गया है।

यद्यपि दिशानिर्देश पैनामैक्स पोत के लिए कोयले का लदान और उतरायी के क्रमशः 40000 एमटी तथा 35000 एमटी और हैंडीमैक्स पोत के लिए कोयले के लदान और उतरायी के लिए क्रमशः 20000 एमटी और 15000 एमटी का प्रतिमान नियत करते हैं। हल्दिया में लाक गेट बाधाओं और ड्राफ्ट की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए इष्टतम घाट क्षमता निकालने के लिए परिकलन में मात्र 20000 एमटी प्रति दिन की औसत प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। तदनुसार, इष्टतम घाट क्षमता 5.11 एमटीपीए निकलती है जैसा नीचे दर्शाया गया है:-

क्र.सं.	विवरण		
	इष्टतम घाट क्षमता		
(क)	विभिन्न कार्गो मदों की क्षमता का हिस्सा		
	पैनामैक्स पोत की क्षमता का % हिस्सा	एस1	70%
	हैंडिमैक्स पोत की क्षमता का % हिस्सा	एस2	30%
(ख)	जहाज दिवस उत्पादकता (टन में)		
	पैनामैक्स पोत की जहाज दिवस उत्पादकता	पी1	20000
	हैंडिमैक्स पोत की जहाज दिवस उत्पादकता	पी2	20000
(ग)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता		
	$[(0.70 \times \{(एस1 \times पी1) + (एस2 \times पी2)\}) \times 365]$		51,10,000
	मान लो		5.11एमटीपीए

(ख). इष्टतम यार्ड क्षमता

इष्टतम यार्ड क्षमता यार्ड से होकर गुजरने वाले कोयले की अधिकतम मात्रा का 70% होती है। सूत्र यह है:

$$\text{इष्टतम यार्ड क्षमता} = 0.7 \times \text{क} \times \text{यू} \times \text{क्यू} \times \text{टी टन}$$

क - पत्तन द्वारा विकास के लिए उपलब्ध कराया गया यार्ड के लिए क्षेत्र वर्ग मीटर में।

यू - कुल यार्ड क्षेत्र का प्रशिक्षण जो स्टैकिंग के लिए उपयोग में लाया जा सकेगा।

क्यू - मात्रा जो क्षेत्र में प्रति वर्ग मीटर स्टैक की जा सकेगी।

टी - एक वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात।

	इष्टतम यार्ड क्षमता	
i	ए= पत्तन द्वारा भंडारण के लिए उपयोग के रूप में उपलब्ध कराया गया यार्ड के लिए क्षेत्र वर्ग मीटर में।	75000
ii	यू = कुल यार्ड क्षेत्र का प्रशिक्षण जो स्टैकिंग के लिए उपयोग में लाया जा सकेगा।	उपयोग के लिये लिया गया वास्तविक क्षेत्र
iii	क्यू = मात्रा जो क्षेत्र में प्रति वर्ग मीटर स्टैक की जा सकेगी।	5.2
iv	टी = एक वर्ष में प्लॉट का टर्नओवर अनुपात।	20
	इष्टतम यार्ड क्षमता	
	$(0.7 \times (ए \times यू \% \times क्यू \times टी \text{ टन}))$	54,60,007
	मान लो	5.46 एमटीपीए

अतः टर्मिनल की इष्टतम क्षमता **5.11 एमटीपीए** सुविचारित की गई है।

(xii). केओपीटी द्वारा आकलित परियोजना की कुल पूंजीगत लागत 481.47 करोड़ रुपए है। केओपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन का ब्यौरा इस प्रकार है:-

सिविल कार्य	(रु. करोड़ में)
बर्थ संरचना का निर्माण 270मीटरx 25मीटर	57.40
एक पहुंच ट्रैस्टीज़ का निर्माण	13.00
अंतरण टावरों का निर्माण	0.75
स्टैकयार्ड का कठोरीकरण	72.20
शुष्क बल्क कार्गो के लिए दो धांकों का कंक्रीट खड्डेंजा लगाना	5.05
स्टैकर और रीक्लेमर के लिए दो ट्रैक	7.80
उप-मार्ग	8.33
विविध भवन	5.80
वैगन लदान यार्ड तक रेलवे ट्रैक का विस्तार और साइडिंग की व्यवस्था करना	19.46

चारदीवारी	1.30
योग सिविल लागत	191.09
यांत्रिक तथा विद्युत कार्य लागत	
चल हार्वर क्रेन -2नग	51.00
उत्थान कन्वेयर प्रणाली	20.16
भूतल स्तरीय कन्वेयर प्रणाली	17.64
स्टेकर-सह- रीक्लेमर	43.06
शंटिंग इंजन	20.00
वैगन लदान साइलो	15.00
लॉरी लदान साइलो	8.00
बेबी डॉज़र (एफईएल)	1.16
अन्य उपस्कर, धर्म कांटा, वर्कशॉप सुविधाएं आदि	7.30
धूल दमन, जलापूर्ति आदि	12.00
विद्युत कार्य	15.90
योग यांत्रिक/ विद्युत कार्य लागत	211.22
कुल पूंजीगत लागत, जीएसटी / आकस्मिक व्यय/ विविध लागतें/ आरंभिक व्यय आदि	402.31
विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागत@ 2%	8.05
आकस्मिकता व्यय @ 3%	12.07
सिविल कार्य पर जीएसटी@18% (यांत्रिक/ विद्युतकीय कार्यों के जीएसटी पर सुविचार नहीं किया गया)।	36.11
विविध लागतें @ 5%	22.93
कुलयोग- पूंजीगत व्यय	481.47

(xiii). **कुल प्रचालन लागत का परिकलन**

(रुपए लाख में)

क्र.सं.	विवरण	कार्गो कार्यकलाप	बर्थिंग कार्यकलाप	कुल राशि
1.	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	1804.01	74.68	1878.69
क)	सिविल कार्य (पूंजीगत लागत का 1%)	173.92	74.68	248.60
ख)	यांत्रिक कार्य (पूंजीगत लागत का 7%)	1507.38		1507.38
ग)	विद्युतकीय कार्य (पूंजीगत लागत का 7%)	122.71		122.71
2.	विद्युत और ईंधन लागत	699.70		699.70
क)	एचएमसी के संचालन और टर्मिनल के प्रदीपन के लिए विद्युत (1.4 यूनिट प्रति टन x 51.1लाख टनx रुपये 8.31प्रति यूनिट)	594.50		594.50
ख)	फ्रंट एंड लोडर / बेबी डॉज़र के प्रचालन की ईंधन लागत - 4 नग (12लीटर प्रति घंटा x 58.348रुपये प्रति लीटरx प्रति लोडर 8घंटे प्रचालन x 3लोडर प्रतिपोत और बेकार समय / मोबिलिज़ेशन)	35.80		35.80
ग)	लोको प्रचालन के लिए ईंधन लागत – 1नग (30लीटर प्रति घंटा x 58.548 प्रति लीटर x 3965प्रचालन घंटे)	69.40		69.40
3.	अन्य व्यय	2033.97		2033.97

	(कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए संपत्तियों के मूल्य का @ 5%)			
4.	बीमा (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का @ 1%)	406.80	74.67	481.47
5.	पट्टा किराया	925.63		925.63
क)	भूमि क्षेत्र 265470 वर्ग मीटर x 27.346 प्रतिवर्ग मीटर x 12 माह	871.14		871.14
ख)	जलाग्र क्षेत्र 33210 वर्ग मीटर x 13.673 रु. प्रतिवर्ग मीटर x 12 माह	54.49		54.49
6.	मूल्यह्रास	2080.97	236.72	2317.69
क)	सिविल संरचनाएं (पूँजीगत लागत का 3.7%)	551.34	236.72	788.06
ख)	यांत्रिक कार्य - (पूँजीगत लागत का 6.33%)	1363.10		1363.10
ग)	विद्युतकीय कार्य- (पूँजीगत लागत का 9.50%)	166.53		166.53
7	कुल प्रचालन लागत	7951.08	386.07	8337.15

(xiv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

प्राधिकरण के दिशानिर्देश के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा प्रचालन लागत और नियोजित पूँजी पर @16% प्रतिफल का योग होता है। निम्नलिखित सारणी परिकलन दर्शाती है।

(क) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों से राजस्व अपेक्षा

(रु. लाख में)

आकलित राजस्व अपेक्षा	राशि
(क) प्रचालन लागत	7951.08
(ख) नियोजित पूँजी पर @ 16% प्रतिफल	6508.70
कुल राजस्व अपेक्षा (क)+(ख)	14459.79

(ख) बर्थ कार्यकलाप से राजस्व अपेक्षा

(रु. लाख में)

राजस्व अपेक्षा – बर्थिंग कार्यकलाप	राशि
(क) प्रचालन लागत	386.07
(ख) नियोजित पूँजी पर @ 16% प्रतिफल	1194.79
कुल राजस्व अपेक्षा (क)+(ख)	1580.86

(ग) वार्षिक राजस्व अपेक्षा (कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप का संविभाजन)

प्राधिकरण दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि कार्गो प्रहस्तन कार्यकलापों की वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) को तीन श्रेणियों में बांटा जाए अर्थात् कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार को क्रमशः 98%, 1%, और 1% में। तदनुसार एआरआर का आगे और संविभाजन इस प्रकार किया जाता है:-

(रु. लाख में)

कार्यकलाप		राशि
(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार	98%	14170.59
(ख) भंडारण प्रभार	1%	144.60
(ग) विविध प्रभार	1%	144.60
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख) + (ग)	100%	14459.79

3.3. प्रस्तावित परियोजना सुविधाओं पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो की इष्टतम क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर केओपीटी ने निम्नलिखित का अनुमोदन चाहा है:

(i). कार्गो प्रहस्तन प्रभार

शुष्क बल्क कार्गो (कोयला, चूनापत्थर आदि) के विदेशी और तटीय आवाजाही का हिस्सा लगभग 90% और 10% विचार में लिया गया है। तदनुसार, टर्मिनल पर निम्नलिखित कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किये जाते हैं:-

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट दर रु. में प्रति मीट्रिक टन या उसका एक भाग	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार का कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयला, लौह अयस्क व लौह अयस्क गुट्टिकाएं छोड़कर)	288.87	173.32
2	ताप कोयला, लौह इस्पात तथा लौह इस्पात गुट्टिकाएं	288.87	288.87

(ii). भंडारण प्रभार

भंडारण प्रभारों के लिए वार्षिक राजस्व 144.60 लाख रु. है। यह प्रत्याशा की जाती है कि 10 दिन की निःशुल्क अवधि के पश्चात् 25% कार्गो का भंडार किया जा सकता है। तदनुसार निःशुल्क अवधि के पश्चात् स्टैक यार्ड में कार्गो के भंडारण के लिए भंडारण प्रभारों की गणना इस प्रकार है:-

भंडारण प्रभार के परिकलन की गणना (ओटी- 1)						
क्र.सं.	विवरण	निशुल्क दिवस	प्रथम स्लैब	द्वितीय स्लैब	तृतीय स्लैब	योग
1	इष्टतम क्षमता	51,10,000				
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	10	5	5	5	
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का %	75%	10%	10%	5%	100%
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	38,32,500	5,11,000	5,11,000	2,55,500	51,10,000
5	दिया गया भार		1.00	1.50	2.00	
6	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा (प्रत्येक स्लैब में लिया गया 50% औसत समय)		12,77,500	44,71,250	44,71,250	1,02,20,000
7	राजस्व अपेक्षा					1,44,59,789
8	औसत प्रशुल्क प्रति टन प्रति दिन					1.41
9	प्रत्येक स्लैब का प्रशुल्क		1.41	2.12	2.83	

अतः निशुल्क अवधि से इतर स्टैक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार निम्नवत् हैं:-

विवरण	दर रु. में प्रति एमटी प्रति दिन या उसका एक भाग
निशुल्क अवधि	10दिन
निशुल्क अवधि के पश्चात् प्रथम 5 दिन तक	1.41
निशुल्क अवधि के पश्चात् 6 से 10 दिन तक	2.12
11वें दिन से आगे	2.83

टिप्पणियां:

- (i). निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का कार्य पूरी तरह से संपन्न हो जाता है।
- (ii). निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी।
- (iii). भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी।
- (iv). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं हो।
- (iii). विविध प्रभार
- सभी विविध सेवाओं के लिए मिश्रित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, बैगनों/ट्रकों की तुला, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी को सभी शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रभारित करने का प्रस्ताव है:

क्र.सं.	विवरण	रु. लाख में
i.	राजस्व अपेक्षा (क)	144.60
ii.	टर्मिनल की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष) (ख)	51.10
	विविध प्रभार प्रति टन (क) / (ख)	2.83

अतः प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार 2.83 रु. प्रति टन है।

- (iv). बर्थ किराया प्रभार

24000 एमटी के पार्सल आकार के जहाजों की प्रत्याशित संख्या **213** है। **20000** एमटी की जहाज दिवस उत्पादकता और कार्य दिवसों की औसत संख्या **255.5** के साथ कुल जीआरटी **2318.58** लाख बनता है। अपेक्षित एआरआर के आधार पर, बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित परिकलित होते हैं:-

क्र. सं.	विवरण	यूनिट	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	योग
1.	जहाज दिवस उत्पादकता	टन/दिन	20000	20000	
2.	औसत पार्सल आकार	टन	24000	24000	
3.	प्रहस्तित किया जाने वाला प्रत्याशित टन भार	टन	35,77,000	15,33,000	51,10,000
			70%	30%	100%
4.	पोतों की प्रत्याशित संख्या (3/2.)	संख्या	149	64	213
5.	बर्थ दिवस औसत संख्या (3/1)	दिन	178.85	76.65	255.50
	(365दिन x 70%)				
6.	कुल बर्थ घंटे (5x24)	घंटे	4,292	1840	6132
7.	अतिरिक्त बर्थ घंटे (बर्थ पर प्रतीक्षारत)	4घंटे/पोत	596	256	852
8.	जीआरटी परिकलन के लिए कुल घंटे		4,889	2,095	6,984
9.	औसत जीआरटी	टन	38000	22000	
10.	कुल जीआरटी घंटे (9*8)	जीआरटी घंटे	18,57,65,533	4,60,92,200	23,18,57,733
11.	राजस्व अपेक्षा	रु.			15,80,85,980
12.	औसत बर्थ किराया प्रति जीआरटी/घंटा				0.6818
	विदेशी/तटीय बर्थ किराया दर की गणना				

13.	कुल जीआरटी घंटे		23,18,57,733
14.	विदेशी पोत के लिए जीआरटी घंटे	90%	20,86,71,960
15.	तटीय पोत के लिए जीआरटी घंटे	10%	2,31,85,773
16.	तटीय पोत के लिए भारत जीआरटी घंटे	60%	1,39,11,464
17.	वर्ष किराया परिकलन के लिए कुल जीआरटी		22,25,83,424
18.	विदेशी पोतों के लिए वर्ष किराया (11./17.)		0.7102
19.	तटीय पोत के लिए वर्ष किराया	60%	0.4261

अतः प्रस्तावित वर्ष किराया प्रभार इस प्रकार हैं:-

	वर्ष किराया प्रभार प्रति जीआरटी प्रति घंटा	राशि रु. में
	विदेशी : तटीय अनुपात = 90 : 10	
i)	विदेशी पोत (रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.710
ii)	तटीय पोत (रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	0.426

3.4. केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार हैं:

- (i) 'तटीय पोत' का अर्थ नौवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से भिन्न कोई पोत होगा।
- (iii) 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 6 बजे से आरंभ होकर अगले दिन प्रातः 6 बजे समाप्त होगी।
- (iv) 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (v) 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
 - पानामैक्स पोतों के लिए सकल वर्ध उत्पादन – 20,000/दिन/वर्ध
 - हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल वर्ध उत्पादन – 20,000/दिन/वर्ध

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के 20 नवंबर, 2017 के प्रस्ताव की एक-एक प्रति केओपीटी द्वारा दिये गए सुझावानुसार संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और भावी बोली लगाने वालों को उनकी टिप्पणियों के लिए हमारे 27 नवंबर, 2017 के पत्र के साथ भेजी गई थी। तत्पश्चात्, प्रस्ताव की एक प्रति अतिरिक्त भावी बोली लगाने वालों को भी भेजी गई जैसा केओपीटी ने अपने 28 नवंबर, 2017 के पत्र द्वारा सूचित किया था। कुल्लेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोली लगाने वालों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। इन टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर केओपीटी को सूचनार्थ भेजा गया। 01 जनवरी, 2018, 15 जनवरी 2018, 01 फरवरी, 2018 और 03 अप्रैल, 2018 के अनुस्मारकों के पश्चात्, केओपीटी ने 31 मई, 2018 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया।

5. केओपीटी के प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से हमारे 7 दिसंबर, 2017 के पत्र के द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया। हमारे 01 जनवरी, 2018, 15 जनवरी 2018, 01 फरवरी 2018 और 03 अप्रैल 2018 के अनुस्मारकों के पश्चात्, केओपीटी ने 31 मई, 2018 के अपने ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जा रहा है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
1.	सामान्य	
(i).	जैसा कि हमने अपने 27 नवंबर, 2017 के पत्र द्वारा पहले ही अनुरोध किया है कि केओपीटी संदर्भाधीन प्रस्ताव के बोर्ड अनुमोदन का संकल्प प्रस्तुत करे।	22 जून, 2018 के अनुस्मारक के पश्चात्, केओपीटी ने अपने 12 जुलाई, 2018 के पत्र सं. एडी/0038/पीपीपी/ओटी-1/VIII/2334 के द्वारा प्राधिकरण को पहले से भेजे गए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क के अनुमोदित के बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी।

(ii).	<p>केओपीटी ने सुविधा की इष्टतम क्षमता 5.11 एमएमटीपीए सुविचारित की है। लेकिन, 2020-21 (6 महीने के लिए) के आरंभिक वर्ष में प्रस्तावित सुविधा पर प्राप्त किये जाने वाला यातायात केवल 1.25 एमएमटीपी है। इसके वर्ष-दर-वर्ष धीरे-धीरे बढ़ने की संकल्पना इस ढंग से की गई है कि सुविधा वर्ष 2030-31 तक 5.11 एमएमटीपीए का प्रचालन होने लगेगा। ऐसे परिदृश्य में केओपीटी ने 5.11 एमएमटीपीए की क्षमता सृजन का प्रस्ताव आरंभिक वर्षों में ही दे दिया। केओपीटी इस पर अपनी टिप्पणियां दे।</p>	<p>यातायात के आंकड़े एक अध्ययन और हितधारकों से विचार विमर्श, पड़ौसी पत्तनों में विकास के आधार पर सुविचार में लिये गए हैं।</p> <p>एचडीसी पर कार्गो की वर्तमान 19% की वृद्धि को देखते हुए एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त क्षमता की जरूरत होगी।</p>
(iii).	<p>प्रस्तावित सुविधा पर कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य समान शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। इस संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रस्तुत करे:</p> <p>(क). सुविधा पर प्रहस्तन के लिए संकल्पित प्रत्येक कार्गो मद के प्रतिशत हिस्सा।</p> <p>(ख). बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों के स्थान पर कोयला टर्मिनल पर लागू दिशानिर्देशों को अपनाने के कारण क्या हैं।</p>	<p>प्रस्तावित टर्मिनल पर मुख्यतः सभी प्रकार का आयातित कोयला/कोक का प्रहस्तन होगा। कोयला आयात में अनिश्चिताओं सुविधा के इष्टतम उपयोग और टर्मिनल प्रचालक को शिथिलता प्रदान करने को ध्यान में रखकर व्यवस्था का प्रस्ताव किया गया है कि टर्मिनल पर अन्य शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन भी किया जाए। इसलिए, अन्य शुष्क बल्क कार्गो की प्रत्येक मद के विशिष्ट हिस्से की संकल्पना नहीं की गई है।</p> <p>टर्मिनल की योजना मुख्यतः कोयला/कोक को प्रहस्त करने की थी। अन्य शुष्क बल्क कार्गो अनुपूरक हैं, जिनके टर्मिनल की प्रस्तावित मशीनीकृत प्रणाली द्वारा समान उत्पादन दर पर प्रहस्त किये जाने की संभावना है। अतः मशीनीकृत कार्गो प्रहस्तन उपस्कर केवल शुष्क बल्क कार्गो की उतरायी, स्टैकिंग और निकासी के उपयोग के लिए नियोजित किये गए हैं। एक बहुप्रयोजन बर्थ में शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क दोनों प्रकार के कार्गो प्रहस्त होते हैं। चूंकि बर्थ से निकाली की ट्रकों/डम्परों से अनुमति नहीं है, अतः शुष्क बल्क कार्गो के सिवा अन्य प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन व्यवहार्य नहीं है। इस मामले में परियोजना के लिए कार्गो मुख्यतः कोयला/कोक अन्य शुष्क बल्क कार्गो है, इसलिए कोयला टर्मिनल संबंधी दिशानिर्देशों को अपनाया गया है।</p>
(iv).	<p>कोयला कार्गो आयात की अनिश्चितता के आधार पर, केओपीटी ने चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौह अयस्क मुट्टिकाओं जैसे शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव कर ठीक ही किया है। जबकि, यह एक स्वागत योग्य कदम है, केओपीटी अन्य समान कार्गो पर भी विचार करे जिसे इसी चरण में सुविधा पर प्रहस्त किया जा सकता हो और बोली आमंत्रण से पूर्व अप्रॉपट आधार पर संदर्भ प्रशुल्क की नियतन भी करा ले विशेषकर ऐसे परिदृश्य में जब आरंभिक वर्षों में सुविधा की क्षमता का न्यून उपयोग है। केओपीटी नोट करे कि 2008/2013 के दिशानिर्देश बोली पश्च अतिरिक्त कार्गो/सेवा के प्रशुल्क के नियतन या संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा और प्राधिकरण द्वारा हस्तक्षेप का उपबंध नहीं करते सिवा थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के अंतर्गत सूचकांकन के।</p>	<p>टर्मिनल पर प्रस्तावित उसी प्रणाली से कोयला/कोक अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। केओपीटी के प्रस्ताव में प्रशुल्क प्रस्ताव की मद संख्या 9.2.5 (क) के अंतर्गत पहले ही "सभी प्रकार के कोयले/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो" प्रहस्तन का प्रस्ताव प्रस्तावित किया गया है।</p>
2.	इष्टतम क्षमता:	
(i).	घाट क्षमता:	

(क).	शुष्क बल्क कार्गो यानी कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के लिए प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों द्वारा संचालित बर्थों सहित पिछले तीन वर्षों में वास्तविक प्राप्त प्रति दिन उत्पादकता पोत वार प्रस्तुत की जाए।	केओपीटी ने एचडीसी पर पिछले 3 वर्षों में कोकिंग कोयला, अन्य कोयला और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की बर्थ वार उत्पादकता निम्नवत् प्रस्तुत है: <table><tr><th></th><th colspan="2">2014-15</th><th colspan="2">2015-16</th><th colspan="2">2016-17</th></tr><tr><th></th><th>पैनामैक्स</th><th>हैंडीमैक्स</th><th>पैनामैक्स</th><th>हैंडीमैक्स</th><th>पैनामैक्स</th><th>हैंडीमैक्स</th></tr><tr><td colspan="7">कोकिंग कोयला</td></tr><tr><td>बर्थ-2</td><td>7748</td><td>4765</td><td>8714</td><td>7799</td><td>21950</td><td>22625</td></tr><tr><td>बर्थ -4क</td><td>18697</td><td>15969</td><td>14808</td><td>14022</td><td>148 9</td><td>14679</td></tr><tr><td>बर्थ -4ख</td><td>19578</td><td>1333</td><td>21923</td><td>0</td><td>22015</td><td>0</td></tr><tr><td>बर्थ -8</td><td>88 2</td><td>4371</td><td>7389</td><td>0</td><td>21820</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">गैर कोकिंग कोयला</td></tr><tr><td>बर्थ -2</td><td>9344</td><td>9575</td><td>8118</td><td>5571</td><td>23852</td><td>25601</td></tr><tr><td>बर्थ -4क</td><td>15699</td><td>0</td><td>14890</td><td>0</td><td>14856</td><td>0</td></tr><tr><td>बर्थ -4ख</td><td>24308</td><td>0</td><td>24097</td><td>22435</td><td>22479</td><td>22374</td></tr><tr><td>बर्थ -8</td><td>6458</td><td>8198</td><td>7787</td><td>69 9</td><td>22572</td><td>20233</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">अन्य शुष्क कार्गो (आयात)</td></tr><tr><td>बर्थ -2</td><td>7115</td><td>5567</td><td>6722</td><td>5732</td><td>22324</td><td>24645</td></tr><tr><td>बर्थ -4क</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>बर्थ -4ख</td><td>18446</td><td>22450</td><td>15786</td><td>20348</td><td>22413</td><td>23007</td></tr><tr><td>बर्थ -8</td><td>6265</td><td>5325</td><td>6812</td><td>4773</td><td>22544</td><td>21024</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">समग्र शुष्क (आयात)</td></tr><tr><td>बर्थ -2</td><td>7116</td><td>8086</td><td>10199</td><td>6580</td><td>22812</td><td>23624</td></tr><tr><td>बर्थ -4क</td><td>18632</td><td>15788</td><td>14852</td><td>14230</td><td>14853</td><td>15085</td></tr><tr><td>बर्थ -4ख</td><td>20354</td><td>21581</td><td>22314</td><td>18476</td><td>22047</td><td>22886</td></tr><tr><td>बर्थ -8</td><td>5917</td><td>6541</td><td>8725</td><td>6603</td><td>22778</td><td>21896</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>समग्र</td><td>16927</td><td>7376</td><td>17057</td><td>7806</td><td>19478</td><td>22450</td></tr></table>		2014-15		2015-16		2016-17			पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	कोकिंग कोयला							बर्थ-2	7748	4765	8714	7799	21950	22625	बर्थ -4क	18697	15969	14808	14022	148 9	14679	बर्थ -4ख	19578	1333	21923	0	22015	0	बर्थ -8	88 2	4371	7389	0	21820	0								गैर कोकिंग कोयला							बर्थ -2	9344	9575	8118	5571	23852	25601	बर्थ -4क	15699	0	14890	0	14856	0	बर्थ -4ख	24308	0	24097	22435	22479	22374	बर्थ -8	6458	8198	7787	69 9	22572	20233								अन्य शुष्क कार्गो (आयात)							बर्थ -2	7115	5567	6722	5732	22324	24645	बर्थ -4क	0	0	0	0	0	0	बर्थ -4ख	18446	22450	15786	20348	22413	23007	बर्थ -8	6265	5325	6812	4773	22544	21024								समग्र शुष्क (आयात)							बर्थ -2	7116	8086	10199	6580	22812	23624	बर्थ -4क	18632	15788	14852	14230	14853	15085	बर्थ -4ख	20354	21581	22314	18476	22047	22886	बर्थ -8	5917	6541	8725	6603	22778	21896								समग्र	16927	7376	17057	7806	19478	22450
	2014-15		2015-16		2016-17																																																																																																																																																																																										
	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स																																																																																																																																																																																									
कोकिंग कोयला																																																																																																																																																																																															
बर्थ-2	7748	4765	8714	7799	21950	22625																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4क	18697	15969	14808	14022	148 9	14679																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4ख	19578	1333	21923	0	22015	0																																																																																																																																																																																									
बर्थ -8	88 2	4371	7389	0	21820	0																																																																																																																																																																																									
गैर कोकिंग कोयला																																																																																																																																																																																															
बर्थ -2	9344	9575	8118	5571	23852	25601																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4क	15699	0	14890	0	14856	0																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4ख	24308	0	24097	22435	22479	22374																																																																																																																																																																																									
बर्थ -8	6458	8198	7787	69 9	22572	20233																																																																																																																																																																																									
अन्य शुष्क कार्गो (आयात)																																																																																																																																																																																															
बर्थ -2	7115	5567	6722	5732	22324	24645																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4क	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4ख	18446	22450	15786	20348	22413	23007																																																																																																																																																																																									
बर्थ -8	6265	5325	6812	4773	22544	21024																																																																																																																																																																																									
समग्र शुष्क (आयात)																																																																																																																																																																																															
बर्थ -2	7116	8086	10199	6580	22812	23624																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4क	18632	15788	14852	14230	14853	15085																																																																																																																																																																																									
बर्थ -4ख	20354	21581	22314	18476	22047	22886																																																																																																																																																																																									
बर्थ -8	5917	6541	8725	6603	22778	21896																																																																																																																																																																																									
समग्र	16927	7376	17057	7806	19478	22450																																																																																																																																																																																									
(ख).	20,000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार का आधार प्रस्तुत करें।	ओटी- 1 परियोजना के संबंध में व्यवहार्यता रिपोर्ट और प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करने के लिए केओपीटी द्वारा लगाये गए परामर्शदाता ने इस प्रहस्तन दर को इसी प्रकार के उपकरणों से पिछले वर्ष के दौरान प्राप्त औसत उत्पादकता के आधार पर सुविचार में लिया है जैसा व्यवहार्यता रिपोर्ट के पृष्ठ 39 पैरा 3.6.1 में दर्शाया गया है।																																																																																																																																																																																													
(ग).	पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के 70:30 के अनुपात में प्रतिशत हिस्से पर सुविचार करने का आधार प्रस्तुत करें।	<p>पिछले 5 वर्षों में पोतों का % हिस्सा नीचे दिया जाता है:</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>पैनामैक्स : हैंडीमैक्स</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>71:29</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>77:23</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>83:17</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>78:22</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>78.22</td></tr></table> <p>सुविचारित अनुपात पिछले 5 वर्षों में न्यूनतम अनुपात आधार पर लिया गया है अर्थात् वर्ष 2012-13 में पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों का प्रतिशत हिस्सा (71:29) था।</p>	वर्ष	पैनामैक्स : हैंडीमैक्स	2012-13	71:29	2013-14	77:23	2014-15	83:17	2015-16	78:22	2016-17	78.22																																																																																																																																																																																	
वर्ष	पैनामैक्स : हैंडीमैक्स																																																																																																																																																																																														
2012-13	71:29																																																																																																																																																																																														
2013-14	77:23																																																																																																																																																																																														
2014-15	83:17																																																																																																																																																																																														
2015-16	78:22																																																																																																																																																																																														
2016-17	78.22																																																																																																																																																																																														

(घ).	केओपीटी पुष्टि करे कि प्रस्तावित सुविधा के प्रचालक को सुविधा पर घाट क्षमता परिकलन में सुविचारित एचएमसी के उच्च क्षमता की एचएमसी की तैनाती की अनुमति नहीं दी जायेगी।	निर्वाह क्षमता और प्रहस्तन दर की प्राप्ति के लिए पत्तन द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेनों की संख्या और उनकी न्यूनतम क्षमता पर विचार किया गया है। उच्च क्षमता की हार्बर चल क्रेन पर कोई आपत्ति नहीं हैं और प्रचालक को इस संबंध में अनुबद्ध उपबंधों के अनुसार अपनी बर्थ संरचना का निर्माण करना है।
(ङ).	केओपीटी यह भी पुष्टि करे कि सुविधा में प्रहस्तित किये जाने के लिए संकल्पित सारा शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो (ताप कोयले, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के सिवा) समान उत्पादकता स्तर का हो।	सुविधा की संकल्पना शुष्क बल्क कार्गो उतरायी टर्मिनल की है। प्रस्तावित उत्पादकता स्तर/निष्पादन मानक 20000 एमटी प्रति दिन है। भिन्न बल्क कार्गो प्रहस्तन करते समय बांछित उत्पादकता प्राप्त करने के उद्देश्य से प्रचालक बांछित उपबंधों का ध्यान रखेगा और ग्रैब आकार, कन्वेयर की गति आदि में विचलन शील बल्क घनत्वों के अनुरूप उपयुक्त आशोधन कर सकेगा।
(च).	केओपीटी पुष्टि करे कि 2000 टन प्रति घंटे के लिए डॉक कन्वेयर की डिजाइन की गई क्षमता 2 नग एचएमसी के द्वारा 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए अभीष्ट है।	सुविचारित कन्वेयर की क्षमता इष्टतम है।
(ii).	यार्ड क्षमता:	
(क).	केओपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 265470 वर्ग मीटर भूमि हस्तांतरण करने का प्रस्ताव किया है। यांत्रिक कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के आकलन के मानक 50% के लगभग कुशल प्रदान करते हैं ताकि अनुषंगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र को पूरा किया जा सके। ऐसा है तो 50% क्षेत्र स्टैकिंग के लिए भी अपेक्षित है। इस स्थिति के प्रति केओपीटी ने कार्गो स्टैकिंग प्रयोजन से यार्ड क्षमता परिकलन में भूमि के कुल क्षेत्र का मात्र 28% हिस्से पर ही सुविचार किया है यानी 75000 वर्ग मीटर केओपीटी स्टैकिंग के लिए सुविधा को आबंटित कुल प्रस्तावित क्षेत्र में से 28% और शेष 72% अनुषंगी सुविधाओं के लिए सुविचार करने का औचित्य बताये।	यद्यपि बीओटी प्रचालक के लिए कुल 265470 वर्ग मीटर भूमि निधारित की गई है, इसका कुछेक भाग बांछित अवसंरचना और सेवाओं के लिए अपेक्षित होगा। निर्धारित कुल क्षेत्र के उपयोग का व्यौरा इस प्रकार है: 1. स्टैकयार्ड क्षेत्र- 180000 वर्ग मीटर 2. कन्वेयर ट्रेस्टी- 9550 वर्ग मीटर 3. मुख्य मार्ग के लिए पहुंच मार्ग 25000 वर्ग मीटर 4. रेलवे ट्रैक आदि - 40920 वर्ग मीटर 5. ट्रक पार्किंग क्षेत्र स्टैकिंग ट्रैक - 10000 वर्ग मीटर योग - 265470 वर्ग मीटर इसके अतिरिक्त, स्टैकयार्ड के लिए निर्धारित कुल 180000 वर्ग मीटर (750 मी. X 240 मी.) में 100मी. X 50 मीटर के 150 प्लाटों को कार्गो की वास्तविक, स्टैकिंग के लिए विकसित करने का सुविचार है शेष क्षेत्र में 20 मीटर चौड़ी हरित पट्टी और विंग बैरियर स्टैकयार्ड कन्वेयर स्थापित करने, स्टैकर, रीक्लेमर ट्रैक, हस्तांतर गृह, सेवा मार्ग, पहुंच मार्ग आदि का विकास किया जायेगा।
(ख).	प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित बर्थों सहित पिछले 3 वर्षों में एचडीसी में कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क कार्गो की प्राप्त वास्तविक धांक ऊंचाई बनायी जाए।	एचडीसी में धांक ऊंचाई को दर्ज करने की कोई प्रणाली कार्य नहीं करती। तथापि, मशीनकृत बर्थ संख्या 4क पर अधिकतम धांक उचाई लगभग 10 मीटर है।
(ग).	इस बात को ध्यान में रखकर कि केओपीटी स्थित पीपीपी परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय पूर्व में टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार किया गया था तो अब 20 के टर्नओवर अनुपात पर सुविचार का आधार बताया जाए।	टर्नओवर अनुपात स्टैकयार्ड से निकासी की दर पर आधारित होता है। इस मामले में, 75000 वर्ग मीटर के धांक क्षेत्र के आधार पर सुविचारित 18 दिन के डबैल समय से निकासी अनुपात है। कोयला धांक का घनत्व 5.2 टन प्रति वर्ग मीटर और कार्गो निकासी दर 15000 टन प्रति दिन है (यानी 0.7x75000 x 5.2/15000)।
3.	पूँजीगत लागत:	
(i).	कार्गो प्रहस्तन कार्य और बर्थिंग कार्य के पूँजीगत लागत आकलन में सिविल लागत और यांत्रिक लागत के @ 3% आकस्मिक व्यय; परियोजना पर्यवेक्षण @ 2% सिविल	विस्तृत अभियांत्रिकी और परियोजना पर्यवेक्षण और आकस्मिक व्यय के लिए क्रमशः 2% और 3% को रखने की सामान्य प्रथा है। नए जीएसटी नियमों के अनुसार सिविल कार्यों पर

	कार्यों पर जीएसटी @ 18% और विविध लागत @ 5% पर सुविचार करने का आधार प्रस्तुत करें।	@ 18% जीएसटी लगाया गया है और तदनुसार उस पर पूंजीगत व्यय के रूप में विचार किया गया है। 5% पर विविध घटक पर प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचार किया गया है।
(ii).	केओपीटी सिविल कार्य की प्रत्येक मद की प्रमात्रा का आधार बतायें और प्रत्येक कार्य, अर्थात् प्रहस्त कार्य, बर्थिंग कार्य और भंडारण कार्य के अंतर्गत सिविल पूंजीगत लागत के अंतर्गत सिविल पूंजीगत लागत के आकलन के लिये उसके द्वारा सुविचारित आधार दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	इस संबंध में परामर्शदाता ने 09.11.2017 का पत्र प्रस्तुत किया है, जो प्राधिकरण को भेजे गए 09.11.2017 के प्रस्ताव के साथ पहले भी भेजा गया है। उसी की प्रति केओपीटी ने भेजी है। (09 नवंबर, 2017 का पत्र, केओपीटी द्वारा यथा संदर्भित, वह पत्र है जो उसके द्वारा परामर्शदाता, यानी आईपीए, से प्राप्त हुआ है जिसमें आईपीए ने बताया है कि लागत आकलन आईपीए/स्रोत व्यक्ति के पास उपलब्ध डाटा बैंक के आधार पर तैयार किये गए हैं। यह डाटा आईपीए की परामर्शदाताओं की एक टीम द्वारा अद्यतन किये जाते रहते हैं जो हाल ही की बाजार लागतों जैसी इसी प्रकार के हाल ही में किये गए निर्माणों/संस्थापनाओं से प्राप्त होती है। जहां तक इलैक्ट्रिकल और यांत्रिक उपस्करों का संबंध है आईपीए का पत्र बताता है कि उसके परामर्शदाता ऐसे उपस्कर निर्माताओं से निरंतर पूछताछ करते रहते हैं और ऐसे अधिकतर उपस्करों की लागतों को संतुलित करते रहते हैं क्योंकि अधिकतर विनिर्दिष्टियों के अनुसार बनाये जाते हैं।)
(iii).	केओपीटी प्रत्येक उपस्कर की अर्थात् चल हार्बर क्रेन, उत्थान कन्वेयर प्रणाली, भूतल स्तरीय कन्वेयर प्रणाली, स्टैकर-सह-रीक्लेमर, शंटिंग लोको, छोटे डाज़र (फ्रंट एंड लोडर), वैगन लदान साइलो, ट्रक लदान साइलो, धर्म कांटा लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें। प्रत्येक उपस्कर की लागत निकालने की गणना भी, जैसी आकलनों में सुविचारित की गयी है, प्रस्तुत करें।	
(iv).	वर्कशॉप, धूल दमन, जलापूर्ति और बिजली संबंधी कार्यों के लिए एक मुश्त राशि का आकलनों में सुविचारित लागतों का औचित्य बताते हुए आधार प्रस्तुत करें।	सुविचारित लागतें परामर्शदाता द्वारा इस आकार की सुविधा और किस्म के लिए किये गए निर्धारण पर आधारित है।
(v).	केओपीटी सिविल पूंजीगत लागत के साथ-साथ प्रत्येक कार्यकलाप जैसे प्रहस्तन कार्य बर्थिंग कार्य, भंडार प्रभार के लिए सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत आकलित करने के लिए उसके द्वारा सुविचारित आधार दर तथा प्रचलित वर्तमान बाजार मूल्य की पुष्टि करें।	सिविल पूंजीगत लागतों के आकलन के लिए सुविचारित आधार दरें चालू बाजार दरें हैं। जहां तक प्रत्येक उपस्कर के लिए पूंजीगत लागत के आकलन का संबंध है, केओपीटी ने 09 नवंबर, 2017 का पत्र, केओपीटी द्वारा यथा संदर्भित, वह पत्र है जो उसके द्वारा परामर्शदाता, यानी आईपीए, से प्राप्त हुआ है जिसमें आईपीए ने बताया है कि लागत आकलन आईपीए/स्रोत व्यक्ति के पास उपलब्ध डाटा बैंक के आधार पर तैयार किये गए हैं। यह डाटा आईपीए की परामर्शदाताओं की एक टीम द्वारा अद्यतन किये जाते रहते हैं जो हाल ही की बाजार लागतों जैसी इसी प्रकार के हाल ही में किये गए निर्माणों/संस्थापनाओं से प्राप्त होती है। जहां तक इलैक्ट्रिकल और यांत्रिक उपस्करों का संबंध है आईपीए का पत्र बताता है कि उसके परामर्शदाता ऐसे उपस्कर निर्माताओं से निरंतर पूछताछ करते रहते हैं और ऐसे अधिकतर उपस्करों की लागतों को संतुलित करते रहते हैं क्योंकि अधिकतर विनिर्दिष्टियों के अनुसार बनाये जाते हैं।
(vi).	कोयला टर्मिनलों के लिए अप फ्रंट दिशानिर्देश पूंजीगत लागत आकलन के अंतर्गत अन्य बातों के साथ-साथ कन्वेयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड की लागतों को भी शामिल करते हैं। इन सिविल कार्यों की लागत पर सुविचार न करने के कारण बताये जाएं।	कन्वेयर गैलरी और मार्शलिंग यार्ड की लागतों को पूंजीगत लागत आकलन में पहले ही जोड़ लिया गया है।
4.	प्रचालन लागत:	
(i).	बेबी डॉजर के मामले में 12 लीटर प्रति घंटा और लोको के मामले में 30 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत को दस्तावेजी प्रमाण के साथ सिद्ध करें।	एक बेबी डॉजर 10 टन पेलोडर के समान होता है और तदनुसार 26 फरवरी 2008 के प्राधिकरण के दिशानिर्देशों की सारणी 3 के अनुसार 12 लीटर प्रति घंटा की खपत ली गई है।
(ii).	बेबी डॉजर के संबंध में प्रति पोत प्रति डॉजर 8 घंटा प्रचालन के लिए ईंधन की लागत के सुविचार का आकार	कार्गो को इकट्ठा करने के लिए प्रति जहाज 8 घंटे सुविचार की कल्पना प्रशुल्क प्रस्ताव के पैरा 9.2.3. ख (ii) (10) में पहले ही

	स्पष्ट करें। यदि 3 डॉज़र 3 हैचो में एक दिये गए समय में काम करेंगे तो चौथे डॉज़र के सुविचार का औचित्य बताएं।	दे दी गई है। 3 डॉज़रों के लिए ईंधन पर ही प्रस्ताव में सुविचार किया गया है जैसा उक्त पैरा के साथ-साथ ईंधन लागत के अंतर्गत दिया गया है। एक डॉज़र को किसी अन्य डॉज़र को किसी अन्य डॉज़र के पोत प्रचालन के दौरान खराब होने की स्थिति में प्रतिस्थापना के लिए तैयार रखा जाता है। जैसा बताया गया है प्रस्ताव में 4 ये बेबी डॉज़र के लिए ईंधन खपत को नहीं लिया गया है। इसके अतिरिक्त, केओपीटी ने 22 जून 2018 के ई-मेल के द्वारा स्पष्ट किया गया है कि 80% कार्गो की निकायी रेल द्वारा किये जाने की प्रत्याशा है जिसके ईंधन पर ईंधन की खपत को हिसाब में लिया गया है। शेष 20% कार्गो के सड़क मार्ग द्वारा प्रहस्तित किये जाने की प्रत्याशा है। लेकिन, सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की निकासी पर डम्पर से कार्गो की दुलाई के लिए ईंधन लागत को प्रचालन लागत में जोड़ा नहीं गया है क्योंकि साइलो ट्रक लोडर के माध्यम से लदान के पश्चात् सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की दुलाई की पूरी लागत, ईंधन लागत सहित आयातक द्वारा वहन की जाता है।															
(iii).	केओपीटी पुष्टि करे कि विभिन्न प्रकार की संपत्तियों के मूल्यहास की दरों के संबंध में कंपनी अधिनियम, 2013 के उपबंधों के अनुसार है।	यह पुष्टि की जाती है कि प्रस्ताव में सुविचारित मूल्यहास कंपनी अधिनियम, 2013 के अनुसार सीधे रेखा पर आधारित है।															
(iv).	(क). डॉक के भीतर (कस्टम बद्ध क्षेत्र के भीतर) (खाली पड़ी भूमि) लाइसेंस शुल्क 29 मार्च 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/62/2016-केओपीटी के द्वारा 26.28 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह नियत की गई। उस आदेश के अनुसार लाइसेंस शुल्क 07 अप्रैल 2016 से प्रभावी है। इसलिए, अप्रैल 2017 में, लाइसेंस शुल्क 2% बड़ा होगा। और उस तारीख को लागू लाइसेंस शुल्क 26.81 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह होगा। तथापि उस तारीख को प्रचलित लाइसेंस शुल्क पर सुविचार करने के स्थापन पर केओपीटी ने एक और वृद्धि को हिसाब में लेने हुए 27.35 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर गणना की है। केओपीटी लाइसेंस शुल्क को पुनः परिकलित करे और 26.81 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह के लाइसेंस शुल्क का परिकलन करे। (ख). जल क्षेत्र के लिए सुविचारित लाइसेंस शुल्क की दर की भी समीक्षा की जाए।	बीओटी रियायत और भूमि के हस्तांतरण की सारी प्रक्रिया अप्रैल, 2018 तक पूरी होने की प्रत्याशा थी। अतः वृद्धि अप्रैल 2018 की सुविचारित की गई है। जलाग्र क्षेत्र के लिए पट्टा किराया दिशानिर्देशों के अनुसार 50% पर सुविचारित किया गया है। जैसा ऊपर बताया गया है दर प्रथम वर्ष के लिए उपयुक्त रूप से सुविचारित है।															
5.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रहस्तन दरें:																
(i).	विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात 90:10 रखने का आधार स्पष्ट करें।	विदेशी और तटीय कार्गो का 90:10 के अनुपात पर विदेशी और तटीय कार्गो के पिछले 3 वर्षों में एचडीसी पर प्रहस्तित (शुल्क बल्क [ताप कोयला शिपमेंट को छोड़कर]) वास्तविक अनुपात के औसत के आधार पर सुविचारित किया गया है, जो नीचे दिया जा रहा है:															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>विदेशी (%)</th><th>तटीय (%)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>89</td><td>11</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>92</td><td>8</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>94</td><td>6</td></tr> <tr> <td>औसत</td><td>91</td><td>9</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	विदेशी (%)	तटीय (%)	2014-15	89	11	2015-16	92	8	2016-17	94	6	औसत	91	9
वर्ष	विदेशी (%)	तटीय (%)															
2014-15	89	11															
2015-16	92	8															
2016-17	94	6															
औसत	91	9															
(ii).	केओपीटी के प्रस्ताव पर अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकनामिक जोन लि. (एपीएसईजैडएल) की टिप्पणी की पृष्ठभूमि में कार्गो का 75% तो 10 दिन की निशुल्क	प्रचलित अपनी संपत्तियों के प्रभावकारी उपयोग के लिए तीव्रतम टर्नओवर में कुशल होता है। अतः 25% कार्गो को भंडार प्रभारों के लिए प्रस्ताव में सुविचार में लिया गया है।															

	अवधि में निकास हो जाने की क्रांतिक समीक्षा करें।	भारत में बहुत से कोयला टर्मिनलों के भंडारण प्रभारों की तुलना में सुविचारित भंडारण प्रभार कम हैं। यह देखते हुए कि भंडारण प्रभारों की आय कुल एआरआर का 1% ही है, जो एक प्रचालक प्रभारित करता है, सुविचारित प्रशुल्क उंचा नहीं है। इसके अतिरिक्त, महापत्तनों पर पीपीपी परियोजना संशोधित आदर्श नियायत करारों में अब राजस्व हिस्सा 'प्रति टन' पर ही आधारित होता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर राजस्व के हिस्से के बारे में भावी बोली कर्ता की चिंता अब समाप्त हो गई है। तथापि, प्राधिकरण निर्णय ले सकता है।
(iii).	निशुल्क अवधि के दौरान 75% कार्गो की निकासी को पिछले 3 वर्षों में एचडीसी पर वास्तविक से प्रमाणित करें।	एचडीसी पर वर्तमान में नदीय टर्मिनल के माध्यम से शुष्क बल्क के प्रहस्तन की कोई संगत सुविधा नहीं है जिसके साथ वास्तविक का औचित्य प्रमाणित किया जा सके। चालू वित्त वर्ष (फरवरी 2018 तक) के लिए एचडीसी बर्थ पर अवरुद्ध डॉक के भीतर शुष्क बल्क के औसत समग्र डबौल टाइम आंकड़े 33.94 दिवस बनते हैं। लेकिन, एचडीसी का ऐसे डबौल समय की प्रस्तावित एचडीसी परियोजना से तुलना नहीं की जा सकती क्योंकि एचडीसी बर्थों में प्रत्येक बर्थ के लिए समर्पित विशिष्ट कार्गो भंडारण क्षेत्र नहीं हैं और साथ ही मिश्रित कार्गो में अत्यधिक भिन्नता होती है। इसलिए, प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता की अनुभूति के लिए, प्रचालक से अपनी संपत्तियों के कौशलपूर्ण और प्रभावी उपयोग निशुल्क अवधि के भीतर ऐसी निकासी दर पर विचार किया गया है। इसके अतिरिक्त, यह मुद्दा भंडारण प्रभारों से संबंधित है। यह और बताया जाता है कि महापत्तनों पर पीपीपी परियोजना संशोधित आदर्श नियायत करारों में अब राजस्व हिस्सा 'प्रति टन' पर ही आधारित होता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर राजस्व के हिस्से के बारे में भावी बोली कर्ता की चिंता अब समाप्त हो गई है।
(iv).	जहां तक प्रस्तावित भंडारण प्रभारों, डबौल समय और प्रभार्य स्लैब अवधि का संबंध है, केओपीटी के ध्यान में यह लाया जाता है कि कुछ परियोजनाएं जिनके प्रशुल्क महापत्तन न्यास दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत निर्धारित किये गए थे उच्च भंडारण प्रभारों से संबंधित समस्याओं कुछेक प्रचालकों ने यह सूचित किया है कि ऊंचे भंडारण प्रभारों के कारण वे ऐसी स्थिति में नहीं हैं कि वे यातायात को अपने पत्तन की ओर आकर्षित कर सकें और कार्गो निकट के गैर महापत्तनों और निजी पत्तनों की ओर मोड़ दिया जाता है जो और अधिक निशुल्क डबौल समय और कम भंडारण प्रभार लेते हैं। जैसा ऊपर बताया गया है, 2008 दिशानिर्देश बोली पश्च परिदृश्य में निशुल्क अवधि और भंडारण प्रभार सहित किसी भी प्रशुल्क के आशोधन की व्यवस्था नहीं करते हैं, निशुल्क डबौल समय और भंडारण प्रभारों को तैयार करते समय केओपीटी उक्त स्थिति को ध्यान में रखे।	दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्लॉट टर्नओवर का प्रतिमान 12 है, जो 30 दिन के डबौल समय पर आधारित है। चूंकि स्टैकयार्ड से कोयले की निकासी मशीनीकृत वैगन लदान प्रणाली पर आधारित है, केओपीटी ने 18 दिन के डबौल समय पर सुविचार किया है और प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात 20 को अपनाया है। तुलनात्मक तौर पर भंडारण प्रभार परिकलन में कम संख्या में निशुल्क दिवसों पर सुविचार किया गया है। यह ध्यान में रखकर कि भंडारण प्रभार पर आयु कुल एआरआर का मात्र 1% ही है, जिसे एक प्रचालक जो प्रभार बसूली करेगा, प्रशुल्क उंचा नहीं समझा जाता। इसके अतिरिक्त, महापत्तनों पर पीपीपी परियोजना संशोधित आदर्श नियायत करारों में अब राजस्व हिस्सा 'प्रति टन' पर ही आधारित होता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर राजस्व के हिस्से के बारे में भावी बोली कर्ता की चिंता अब समाप्त हो गई है। तथापि, प्राधिकरण निर्णय ले सकता है।
(v).	पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोत दोनों के लिए 24000 टन के समान औसत पार्सल आकार पर सुविचार का आधार स्पष्ट करें।	नौसंचलनीय चैनलों में ड्राफ्ट की बाधाओं के कारण, पूरा लदा जहाज एचडीसी में नहीं आ सकता और एचडीसी पर प्रहस्तित सभी पोत आंशिक रूप से लदे पैनामैक्स या हैंडीमैक्स आकार के ही होते हैं। इस प्रकार, पोत के आकार (हैंडीमैक्स या

		<p>पैनामैक्स के बावजूद एचडीसी पर प्रहस्त होने वाले पोत न्यूनाधिक समान आकार शुष्क बल्क कार्गो के औसत पार्सल आकार के पोत ही होते हैं।</p> <p>इसके अतिरिक्त, शुष्क बल्क कार्गो पोत का औसत पार्सल लदान समान रूप से सुसज्जित एचडीसी बर्थों (बर्थ संख्या 2,8,4क व 4ख) पर पिछले 3 वर्षों के दौरान, इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>औसत पार्सल आकार (टन में)</th></tr><tr><td>2014-15</td><td>24090</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>24228</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>24286</td></tr></table> <p>उक्त से यह देखा जा सकता है कि औसत पार्सल आकार लगभग 24000 एमटी है।</p> <p>अतः पैनामैक्स और हैंडीमैक्स दोनों ही पोतों का औसत पार्सल आकार समान रूप से 24000 एमटी माना गया है।</p>	वर्ष	औसत पार्सल आकार (टन में)	2014-15	24090	2015-16	24228	2016-17	24286																								
वर्ष	औसत पार्सल आकार (टन में)																																	
2014-15	24090																																	
2015-16	24228																																	
2016-17	24286																																	
(vi).	<p>पिछले तीन वर्ष के दौरान एचडीसी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोयला, कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो की दुलाई करने वाले पोतों का औसत पार्सल आकार बताएं।</p>	<p>पिछले 3 वर्षों में शुष्क बल्क (आयात) कार्गो का औसत पार्सल आकार इस प्रकार है:</p> <table><tr><th></th><th>2016-17</th><th>2015-16</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>सी/ कोयला</td><td>27929</td><td>25843</td><td>25579</td></tr><tr><td>गैर कोकिंग कोयला</td><td>24195</td><td>25843</td><td>21998</td></tr><tr><td>गैर कोक</td><td>16655</td><td>19531</td><td>18811</td></tr><tr><td>चूना</td><td>23478</td><td>23627</td><td>22940</td></tr><tr><td>एम अयस्क</td><td>18081</td><td>20536</td><td>20357</td></tr><tr><td>अन्य शुष्क (आयात)</td><td>19445</td><td>20015</td><td>20185</td></tr><tr><td>समग्र शुष्क (आयात)</td><td>23658</td><td>23216</td><td>22635</td></tr></table>		2016-17	2015-16	2014-15	सी/ कोयला	27929	25843	25579	गैर कोकिंग कोयला	24195	25843	21998	गैर कोक	16655	19531	18811	चूना	23478	23627	22940	एम अयस्क	18081	20536	20357	अन्य शुष्क (आयात)	19445	20015	20185	समग्र शुष्क (आयात)	23658	23216	22635
	2016-17	2015-16	2014-15																															
सी/ कोयला	27929	25843	25579																															
गैर कोकिंग कोयला	24195	25843	21998																															
गैर कोक	16655	19531	18811																															
चूना	23478	23627	22940																															
एम अयस्क	18081	20536	20357																															
अन्य शुष्क (आयात)	19445	20015	20185																															
समग्र शुष्क (आयात)	23658	23216	22635																															
(vii).	<p>पोतों द्वारा प्रति पोत 4 घंटे के अतिरिक्त प्रतीक्षा समय पर सुविचार का औचित्य बताएं।</p>	<p>एचडीसी एक ज्वार पत्तन है और पोतों को कार्य पूरा करने के पश्चात् नौचालन के लिए निरपवाद रूप से उपयुक्त ज्वार और अन्य अनुकूल स्थितियों की प्रतीक्षा करनी पड़ती है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, पे-लोडरों को हटाना, हैचों को बंद करना, सेवाओं को पूरा करना, दस्तावेजों पर हस्ताक्षर करना, कार्मिकों का प्रस्थान करना, पाइलटों की बोर्डिंग, गैंगवे को उठाना, ईंजन का तैयार होना और सिग्नल देना आदि जैसे कार्यकलापों के लिए समय भी अपेक्षित होता है।</p> <p>इस प्रयोजन के लिए बर्थ पर पोत को प्रति पोत 4 घंटे का अतिरिक्त समय देना पर सुविचार किया गया है।</p>																																
(viii).	<p>पिछले 3 वर्षों में एचडीसी पर पोतों द्वारा बर्थ पर लिये गए औसत वास्तविक अतिरिक्त प्रतीक्षा समय प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>बाहरी टर्मिनल-1 के लिए परामर्शदाता द्वारा सुविचारित 4 घंटे के समय की किसी वास्तविक समय डाटा के साथ तुलना नहीं की जा सकती/ क्योंकि शुष्क कार्गो नदीय टर्मिनलों पर प्रहस्त नहीं किया जा रहा है।</p> <p>लेकिन तीन नदीय तेल टर्मिनलों पर पोतों का औसत प्रतीक्षा समय इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>औसत प्रतीक्षा समय (घंटों में)</th></tr><tr><td>2014-15</td><td>8.28</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>5.69</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>8.46</td></tr></table>	वर्ष	औसत प्रतीक्षा समय (घंटों में)	2014-15	8.28	2015-16	5.69	2016-17	8.46																								
वर्ष	औसत प्रतीक्षा समय (घंटों में)																																	
2014-15	8.28																																	
2015-16	5.69																																	
2016-17	8.46																																	

(ix).	केओपीटी द्वारा सुविचारित पोतों के औसत जीआरटी को पैनामैक्स के लिए 38000 और हैंडीमैक्स के लिए 22000 को जीआरटी पिछले 3 वर्षों के एचडीसी पर प्रहस्तित पैनामैक्स और हैंडीमैक्स के औसत वास्तविक जीआरटी के साथ अभिपुष्टि करें।	पिछले 3 वर्षों के लिए पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों का औसत जीआरटी निम्नवत् है:			
		शुष्क बल्क पोत	2016-17	2015-16	2014-15
		पैनामैक्स (6000 एमटी से अधिक डीब्ल्यूटी पर आधारित)	38053	37074	36913
		हैंडीमैक्स (6000 एमटी से कम डीब्ल्यूटी)	22493	22634	22924
6.	दरमान				
(i).	केओपीटी ने संदर्भ शुष्क के सूचकांकन के लिए सूचकांक को प्रभावी बनाने संबंध सामान्य टिप्पणी संख्या (i) का प्रस्ताव किया है जो 1 जनवरी 2018 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच डब्ल्यूपीआई में परिवर्तन के 60% तक मुद्रास्फीति को सूचकांकित करेगा। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि केओपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत आकलन और प्रचालन लागत आकलन वर्ष 2017 की दरों पर किये गए है। इसलिए यह उपयुक्त होगा कि 1 जनवरी 2017 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच घटित परिवर्तनों पर सुविचार करना उपयुक्त होगा। केओपीटी प्रस्तावित नोट में उपयुक्त आशोधन करे।	प्रस्ताव वर्ष के अंत में यानी दिसंबर, 2017 में किया गया है। अतः मुद्रास्फीति को वर्ष 2018 के लिए सही सुविचार में लिया गया है।			
(ii).	केओपीटी के वर्तमान दरमानों में प्राथमिकता बर्थिंग/आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग प्रभारों को की उगाही को शासित करने वाली शर्तें और प्रभार निर्धारित करते हैं। प्राथमिकता बर्थिंग/आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थ प्रभार केओपीटी के बर्थ किराया प्रभारों से संबद्ध किये गए हैं। प्रस्तावित ओटी-1 पर सुविधा के दरमानों में केओपीटी द्वारा एक नोट का प्रस्ताव किया है कि आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने की दर और शर्तें केओपीटी के दरमानों के उपबंधों के अनुरूप होंगी। उक्त प्रस्तावित नोट की समीक्षा इस बात को ध्यान में रखकर की जाए कि केओपीटी ने ओटी-1 सुविधा के लिए अलग से बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव किया है।	बर्थिंग प्राथमिकता/आउस्टिंग बर्थिंग प्राथमिकता प्रभारों के लिए कोई उपबंध नहीं किया गया है। लेकिन, यह एक नीतिपरक मामला है प्राधिकरण निर्णय ले सकता है।			
(iii).	कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश 25 दिन की निशुल्क अवधि निर्धारित करते हैं को ध्यान में रखकर 10 दिन की निशुल्क अवधि के निर्धारण के कारण स्पष्ट किये जाएं।	एक कोयला टर्मिनल दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक के प्लाट टर्न ओवर के मानक 30 दिन के डवैल समय के आधार पर 12 है। चूंकि कोयले की स्टैकयार्ड से प्रस्तावित निकासी मशीनीकृत वैगन लदान प्रणाली से की जायेगी, केओपीटी ने 18 दिन के डवैल टाइम पर सुविचार किया है और प्लॉट टर्नओवर अनुपात 20 को अपनाया है। तदनुसार, भंडारण प्रभार परिकलन में निशुल्क दिनों की कम संख्या पर सुविचार किया गया है।			

6.1. संदर्भाधीन मामले में 13 दिसंबर, 2017 को केओपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में केओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

6.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी के ध्यान में अन्य महापत्तन न्यास पर कुछ बल्क कार्गो प्रचालकों के लिए 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत उच्च भंडारण प्रभार नियत करने की सूचना लायी गई। केओपीटी के ध्यान में यह बात भी लायी गई कि कुछेक वीओटी प्रचालकों ने कार्गो प्रोफाइल में परिवर्तन करने का अनुरोध भी किया है। चूंकि, बोली प्रक्रिया पूरी होने के बाद हस्तक्षेप करना

काफी कठिन होता है, इसलिए केओपीटी को हमारे 20 दिसंबर, 2017 के पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था, यदि जरूरत समझे तो, आरंभिक बोली से पहले अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार और कार्गो प्रोफाइल की समीक्षा कर लें।

6.3. केओपीटी ने 31 मई, 2018 के अपने पत्र के द्वारा प्रयोक्ताओं/भावी बोलीकर्ताओं की टिप्पणियों का उत्तर देते समय अन्य बातों के साथ उत्तर दिया। जहां तक भंडारण प्रभारों का संबंध है केओपीटी ने बताया है कि यह ध्यान में रखकर कि भंडारण प्रभार पर आय कुल एआरआर का मात्र 1% ही है, जिसे एक प्रचालक जो प्रभार वसूली करेगा, प्रशुल्क ऊंचा नहीं समझा जाता। इसके अतिरिक्त, महापत्तनों पर पीपीपी परियोजना संशोधित आदर्श नियायत करारों में अब राजस्व हिस्सा 'प्रति टन' पर ही आधारित होता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर राजस्व के हिस्से के बारे में भावी बोली कर्ता की चिंता अब समाप्त हो गई है। जहां तक कार्गो प्रोफाइल का संबंध है केओपीटी की राय यह है कि उसके प्रस्ताव में प्रशुल्क प्रस्ताव की मद संख्या **9.2.5 (क)** के अंतर्गत पहले ही "सभी प्रकार के कोयले/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो" प्रहस्तन का प्रस्ताव प्रस्तावित किया गया है, अंतर्विष्ट है।

7. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, कुछेक प्रायोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/भावी बोलीकर्ताओं ने अपने अतिरिक्त टिप्पणियां भी भेजी है। इन टिप्पणियों को फीडबैक टिप्पणियों के रूप में केओपीटी को भेजा गया। 01 जनवरी, 2018, 15 जनवरी 2018, 01 फरवरी 2018 और 03 अप्रैल 2018 के अनुस्मारकों के पश्चात, केओपीटी ने 31 मई, 2018 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया।

8. इस मामले के विचार विमर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों का उद्धरण और उस पर संबंधित पक्षों की दलीलों को अलग से संबंधित पार्टियों को भेजा जायेगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जायेगा।

9. केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i). इस प्राधिकरण ने शालुखली स्थित हल्दिया डॉक-II (उत्तर) व हल्दिया डॉक-II (दक्षिण) में डिजाइन, निर्माण, वित्त, प्रचालन व हस्तांतरण (डीबीएफओटी) आधार पर सभी संबद्ध सहायक अपेक्षित सुविधाओं के साथ स्थापित की जाने वाली कोयला प्रहस्तन के लिए मशीनीकृत बर्थ और कोयला, लौह अयस्क और अन्य बल्क कार्गो के लिए बहु प्रयोजनीय बर्थ के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण ने 18 जून 2012 को आदेश संख्या टीएएमपी/57/2011-केओपीटी पारित किया था।

बाद में, संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 में अंतर्विष्ट उपबंधों के आधार पर, इस प्राधिकरण ने हल्दिया डॉक कम्पलैक्स (एचडीसी) में डीबीएफओटी आधार पर सभी संबद्ध सुविधाओं के साथ बाहरी टर्मिनल-1 पर वर्ष 2012 में कोयला प्रहस्तन की मशीनीकृत बर्थ के लिए इस प्राधिकरण के 16 अगस्त, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/45/2016-केओपीटी द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क को अप्रेंट प्रशुल्क को के रूप में अपनाये जाने का अनुमोदन किया था।

चूंकि बोलीकर्ताओं द्वारा कीमत बोलियां न प्रस्तुत करने के कारण परियोजना की बोली प्रक्रिया को त्याग दिया गया, केओपीटी ने उत्पादकता आदि से संबंधित पहले की निविदाओं के बोलीकर्ताओं से प्राप्त जानकारी के आधार पर और केओपीटी की व्यापक पश्चभूमि में उद्योग, व्यापार और वाणिज्य में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन और अन्य विकासों की बढ़ रही जरूरतों को ध्यान में रखकर बाहरी टर्मिनल-1 परियोजना के प्रतिमानों को पुनर्गठित करने का निर्णय लिया। यह देखा गया कि परियोजना का पुनर्गठन मुख्यतः मुख्य प्रहस्तन उपस्कर के परिवर्तन के संदर्भ में है और परिणामस्वरूप उपस्कर की जहाज दिवस उत्पादकता में परिवर्तन है। इस प्रकार, केओपीटी अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के सिद्धांतों के अनुसरण में एचडीसी पर तीस साल की यायती अवधि के लिए डीबीएफओटी आधार पर सभी अपेक्षित संबद्ध सुविधाओं के साथ मशीनीकृत बाहरी टर्मिनल-1 के संदर्भ प्रशुल्क नियतन के प्रस्ताव के साथ आया है।

- (ii). केओपीटी ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित टर्मिनल पर मुख्यतः सभी प्रकार का आयातित कोयला/कोक का प्रहस्तन होगा। कोयला आयात में अनिश्चिताओं सुविधा के इष्टतम उपयोग और टर्मिनल प्रचालक को शिथिलता प्रदान करने को ध्यान में रखकर केओपीटी ने सुविधा पर चूनापत्थर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव भी किया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि इन कार्गो मदों का प्रहस्तन अनुपूरक होगा और कार्गो की उन्ही मदों का प्रहस्तन किया जायेगा जो प्रस्तावित मशीनीकृत व्यवस्था में समान उत्पादन दरों पर सम्भव होंगी। इसलिए, अन्य शुष्क बल्क कार्गो की प्रत्येक मद के विशिष्ट हिस्से की संकल्पना नहीं की गई है।

एक बार इस प्राधिकरण द्वारा अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 या संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 का अनुसरण करते हुए कार्गो मदों के एक सैट के लिए अप्रेंट। संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित एक दिये जाते हैं, तो उक्त दिशानिर्देशों में बोली पश्च अतिरिक्त कार्गो/सेवा के प्रशुल्क के नियतन या संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा और प्राधिकरण द्वारा हस्तक्षेप का उपबंध नहीं करते सिवा थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के अंतर्गत वार्षिक सूचकांकन के। ऐसे परिदृश्य में कोयला कार्गो के आयात की अनिश्चितता के आधार पर पत्तन द्वारा चूनापत्थर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव की संकल्पना एक स्वागत योग्य कदम है।

भावी बोलीकर्ताओं में से एक अर्थात् अदानी पोर्ट्स एंड स्पेशल इकनामिक जो लिमिटेड (एपीएसईजैडएल) ने, अन्य पत्तनों पर अपने अनुभव से अन्य बातों के साथ-साथ बताया कि कोयला/कोक कार्गो के लिए डिजाइन किये गए कन्वेयरों के माध्यम से सारे अन्य शुष्क बल्क कार्गो (कोयला/कोक के सिवा) को प्रहस्त करना संभव नहीं है। इस संबंध में, यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि परादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) कुशलता लाने और अपनी सुविधाओं की इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, अपने लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में कभी-कभी ताप कोयले का भी प्रहस्तन करता है और अपने यांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एनसीएचपी) में लौह अयस्क पैलेट्स/लौह अयस्क फिन्स/ अन्य शुष्क बल्क कार्गो भी प्रहस्त करता है।

इस प्रकार, संदर्भ प्रशुल्क निधर्पारण चरण में ही और बोलियां आमंत्रित करने से पूर्व कोयला/कोक प्रहस्तन के अतिरिक्त प्रस्तावित सुविधा पर अन्य समान कार्गो के प्रहस्तन पर विचार करने का केओपीटी का निर्णय विश्वसनीय है।

- (iii). केओपीटी ने अपना प्रस्ताव नवंबर, 2017 में दायर किया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण अनेकों अनुस्मारकों के पश्चात्, केओपीटी ने 31 मार्च 2018 और 12 जुलाई 2018 को उत्तर दिया। केओपीटी द्वारा दी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ केओपीटी के प्रस्ताव को विश्लेषण में विचारार्थ लिया गया है।
- (iv). जैसा पहले बताया गया है कि प्रस्तावित सुविधा पर मुख्यतः कोयला/कोक का प्रहस्तन होगा और सुविधा पर प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित अन्य कार्गो अनुपूरक है। अतः प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु केओपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए यथा लागू अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाया है। बहुप्रयोजनीय कार्गो में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है और कि, प्रस्तावित सुविधा में यांत्रिक कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की योजना है जो शुष्क बल्क कार्गो की उतरायी के लिए ही उपयुक्त होगी। चूंकि प्रस्तावित सुविधा में बर्थ से कार्गो की काफी मात्रा ट्रकों/डम्परों से निकासी के लिए संकल्पित नहीं है, केओपीटी ने सूचित किया है कि शुष्क बल्क कार्गो के सिवा अन्य कार्गो का प्रहस्तन व्यवहार्य नहीं होगा। इसलिए, पत्तन ने बहुप्रयोजनीय बर्थ के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों को अंगीकार नहीं किया है। प्रस्तावित सुविधा पर कोयला टर्मिनल पर यथा लागू अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों को अपनाये जाने की पत्तन की पद्धति पर सुविचार किया जाता है।
- (v). इष्टतम क्षमता:
 - (क). इष्टतम घाट क्षमता:
 - (i). केओपीटी के प्रस्ताव में प्रस्तावित सुविधा में या हार्बर चल क्रेनों (एचएमसी) की तैनाती के साथ पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के प्रहस्तन की संकल्पना की गई है। अन्य बर्थों पर एचएमसी के साथ पिछले वर्षों के दौरान प्राप्त औसत उत्पादकता के आधार पर, केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के संबंध में प्रति दिन 20000 टन की समान उत्पादकता को सुविचार में लिया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश 2008 कोयला टर्मिनलों के पैनामैक्स पोत के संबंध में 35000 टन प्रति दिन और हैंडीमैक्स पोत के संबंध में 15000 टन प्रति दिन की उतरायी के प्रतिमान निर्धारित हैं। यद्यपि दिशानिर्देश पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोत के लिए भिन्न उत्पादकता स्तर का निर्धारण करते हैं, केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स दोनों के लिए ही एक समान 20000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार किया है। एचडीसी पर लॉक गेट और ड्राफ्ट संबंधी बाधाओं को ध्यान में रखते हुए और कि एचडीसी आंशिक रूप से लदे पोतों के साथ आने वाले पोतों का सैकंड काल पत्तन है और इसलिए पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोत समान्यतः बाटम कार्गो के साथ आते हैं। इस स्थिति को देखते हुए, कोयले की एचडीसी बर्थों एमएचसी बर्थों पर पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों दोनों के लिए ही वास्तविक औसत उत्पादकता समान सूचित की गई है।

भावी बोलीकर्ताओं में से एक, नामतः हिंदुस्तान पोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड (एचपीपीएल) की यह राय थी कि 20000 एमटी की जहाज दिवस उत्पादकता पैनामैक्स पोतों के लिए तो यथार्थ है परंतु हैंडीमैक्स पोत के लिए यह 15000 एमटी ही होनी चाहिए जैसी दिशानिर्देशों में निर्धारित है।

हैंडीमैक्स और पैनामैक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए कि केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित, यह पिछले वास्तविकों पर आधारित है और एचपीपीएल द्वारा हैंडीमैक्स पोतों के लिए 15000 टन की निम्न उत्पादकता पर विचार करने के पर्याप्त औचित्य के अभाव में (सिवा इसके कि यह दिशानिर्देशों पर आधारित है), यह प्राधिकरण

हैंडीमैक्स और पैनामैक्स दोनों पोतों के लिए 20000 टन प्रति दिन की उत्पादकता को सुविचार में लेने को प्रवृत्त है।

यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी की असाधारण स्थिति (कम ड्राफ्ट की) को मान्य करते हुए, इस प्राधिकरण ने, पूर्व में भी, केओपीटी के अप फ्रंट/संदर्भ प्रशुलक निर्धारित करते समय, एमएचसी के 1000 एमटी प्रति दिन के कम उत्पादकता स्तर पर विचार किया है। प्रस्तावित सुविधा पर 2 नग एचएमसी की तैनाती को ध्यान में रखकर 2000 एमटी प्रति दिन की उत्पादकता को विचार में लेना सही प्रतीत होता है।

- (ii). केओपीटी द्वारा पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों के लिए 70:30 के अनुपात पर सुविचार किया है। एचपीपीएल का यह मत है कि पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों का अनुपात 50:50 लिया जाए। एचपीपीएल ने पोतों के अनुपात में परिवर्तन सुझाने की कोई व्याख्या नहीं की है। जैसा केओपीटी सही बताया है कि पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों की समान उत्पादकता 20000 टन को विचार में लिया गया है, पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोत के अनुपात में कोई परिवर्तन घाट क्षमता निकालने में कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
- (iii). पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोत दोनों के लिए 20000 टन प्रति दिन की जहाज दिवस उत्पादकता को 70% उपयोगिता पर लिया गया है, प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम घाट क्षमता 5.11 मिलियन टन प्रति वर्ष निकलती है, जैसा पत्तन ने आकलन किया है।

(ख). इष्टतम क्षमता यार्ड:

- (i). अपफ्रंट प्रशुलक दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि यार्ड क्षमता का निर्धारण विकास के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड के क्षेत्र द्वारा किया जाना होता है। अपने प्रस्ताव में पत्तन ने प्रस्तावित बीओटी प्रचालक को 265470 वर्ग मीटर भूमि का क्षेत्र आबंटन की संकल्पना की है। इस क्षेत्र में से 180000 वर्ग मीटर भूमि स्टैकयार्ड के लिए अंकित की गई है और शेष 85470 वर्ग मीटर भूमि कन्वेयर ट्रेसल, मुख्य मार्ग को जाने वाले पहुंच मार्ग, रेलवे ट्रैक, ट्रक पार्किंग क्षेत्र सैटिंग टैंक आदि के लिए उपयोग में लायी जायेगी। इसके अतिरिक्त, स्टैकयार्ड के लिए अंकित कुल 180000 वर्ग मीटर क्षेत्र में से 75000 वर्ग मीटर क्षेत्र कार्गो की वास्तविक स्टैकिंग के लिए विकसित किया जायेगा और शेष क्षेत्र को हरित पट्टी, विंड बैरियर, स्टैकयार्ड कन्वेयरों, स्टैकर-रीक्लेमर ट्रैकों, हस्तांतरण गृहों, उपमार्गों, पहुंच मार्ग आदि के लिए चिन्हित किया गया है। इस प्रकार आबंटित की जाने वाली 265470 वर्ग मीटर भूमि के कुल क्षेत्र में से 75000 वर्ग मीटर भूमि स्टैकिंग के प्रयोजन के लिए होगी।

यांत्रिक कोयला टर्मिनलों के लिए निर्धारित यार्ड क्षमता के आकलन के मानक 50% के लगभग कुशल प्रदान करते हैं ताकि अनुपंगी सुविधाओं के लिए क्षेत्र को पूरा किया जा सके। ऐसा है तो 50% क्षेत्र स्टैकिंग के लिए भी अपेक्षित है। इस स्थिति के प्रति केओपीटी ने कार्गो स्टैकिंग प्रयोजन से यार्ड क्षमता परिकलन में भूमि के कुल क्षेत्र का मात्र 28% हिस्से पर ही सुविचार किया है यानी 75000 वर्ग मीटर। 75000 वर्ग मीटर में 5000 वर्ग मीटर प्रत्येक के 150 प्लॉट होंगे। शेष 105000 वर्ग मीटर क्षेत्र का 20 मीटर चौड़ी हरित पट्टी, विंड बैरियर, स्टैकयार्ड कन्वेयरों, स्टैकर-रीक्लेमर ट्रैकों, हस्तांतरण गृहों, उपमार्गों, पहुंच मार्ग आदि के लिए चिन्हित किया गया है। भूमि का प्रस्तावित आबंटन व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार पाया जाता है। किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोली कर्ता ने प्रस्तावित व्यवस्था पर कोई आपत्ति नहीं की है। यह मान लेना भी अनुचित नहीं होगा कि पत्तन ने इस पहलु पर विधिवत् विवेकपूर्ण काम किया होगा। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।

- (ii). अपफ्रंट प्रशुलक निर्धारित दिशानिर्देश कोयला स्टैकिंग के लिए प्रति वर्गमीटर 3 टन का स्टैकिंग कारक प्रतिमान निर्धारित करते हैं। केओपीटी ने प्रति वर्ग मीटर 5.2टन स्टैकिंग कारक लिया है। एच – धांक ऊंचाई को उचित ठहराने के बारे में एक विशिष्ट प्रश्न कि – पृ प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों द्वारा प्रहस्तित बर्थों सहित पिछले 3 वर्षों में एचडीसी में कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क कार्गो की प्राप्त वास्तविक धांक ऊंचाई बनायी जाए। यह बताया गया कि मशीनकृत बर्थ संख्या 4क पर अधिकतम धांक उचाई लगभग 10 मीटर है। यह मानते हुए कि एचडीसी की एक बर्थ में 10 टन प्रति वर्ग मीटर की धांक ऊंचाई प्राप्त की हुई है, यह अनुचित नहीं होगा कि यार्ड क्षमता निर्धारण के लिए उसी ऊंचाई पर सुविचार न किया जाए। तथापि, क्योंकि संदर्भाधीन मामले में घाट क्षमता एक बाधा है। धांक ऊंचाई में वृद्धि यार्ड क्षमता सिद्धांत रूप में ही बढ़ेगी और घाट क्षमता निरंतर एक बाधा बनी रहेगी।

प्रस्तावित स्टैक ऊंचाई व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है। प्रस्तावित स्टैक ऊंचाई पर किसी भी प्रयोक्ता/भावी बोलीकर्ताओं ने आपत्ति नहीं की है। यह उल्लेखनीय है कि पूर्वी घाट विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की बर्थ 1क में ताप कोयले और स्टीम कोयले के प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के साथ-साथ केओपीटी के नदीय जेटी पर बाहरी टर्मिनल-1 के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण करते समय भी स्टैक की ऊंचाई एक वर्ग मीटर 5 टन पर विचार किया गया था। यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा सुविचारित स्टैक कारक पर भरोसा करता है।

(iii) दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल में निर्धारित प्लॉट टर्न ओवर का प्रतिमान 30 दिन के डवेल टाइम पर 12 है। चूंकि स्टैकयार्ड से कार्गो की निकासी मशीनीकृत वैगन लोडिंग सिस्टम से होगी, केओपीटी ने 18 दिन के डवेल टाइम पर सुविचार करते हुए प्लॉट टर्नओवर अनुपात 20 अपनाया है। इस स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(iv) केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित प्रतिमानों के आधार पर जैसा ऊपर चर्चा की गई है, सुविधा की इष्टतम यार्ड क्षमता 70% उपयोगिता पर 5.46 मिलियन टन प्रतिवर्ष निकाली गयी है, जैसा पत्तन द्वारा आकलन किया गया है।

(ग) प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता, तदनुसार 5.11 मिलियन टन प्रति वर्ष सुविचारित की जाती है, जो इष्टतम घाट क्षमता और यार्ड क्षमता से कम है।

(vi) **पूँजीगत लागत:**

(क) परियोजना में आयात चक्र में कोयला/कोक, चूनापत्थर, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के बिना किसी माननीय हस्तक्षेप के जहाज से यार्ड तक पूर्णतः यांत्रिकृत ढंग से हार्बर चल क्रेनों, हॉपरों और कन्वेयर सिस्टम का प्रयोग करते हुए रेकों/ट्रकों में लदान की संकल्पना की गई है। इस प्रकार, सिविल कार्य और उपस्करों की प्रोफाइल का आकलन केओपीटी द्वारा किया गया है ताकि कार्गो का यांत्रिक प्रहस्तन हो सके।

(ख) केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में पूँजीगत लागत का आकलन 481.47 करोड़ रुपए किया है इनमें से 74.67 करोड़ रुपए बर्थिंग कार्यों के लिए हैं और 406.79 करोड़ रुपए कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए।

(ग) सिविल लागत:

(i) बर्थ कार्यकलाप:

(क) दिशानिर्देश पत्तन द्वारा यथा आकलित लागत को विचार में लेने की अपेक्षा करते हैं। बर्थ किराया सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा यथासुविचारित लागत में बर्थ निर्माण की लागत विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2%, आकस्मिकताएं @ 3%, सिविल कार्यों पर जीएसटी @ 18% और विविध लागतें @ 5% शामिल हैं।

(ख) 270 मीटर x 25 मीटर बर्थ निर्माण की पूँजीगत लागत 57.40 करोड़ रु. आकलित की गई है। संदर्भाधीन परियोजना की व्यवहार्यता अध्ययन तैयार करने के लिए केओपीटी द्वारा लगाये का परामर्शदाता यानी भारतीय पत्तन एसोसिएशन (आईपीए) ने पुष्टि की है कि सिविल लागत का आकलन वर्तमान बाजार लागत और समान तथा हाल ही में किये गए निर्माण के आधार पर किया गया है। आईपीए की उक्त पुष्टि को देखते हुए, केओपीटी द्वारा यथा पृष्ठांकित, सिविल लागत आकलन, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत पर भरोसा किया जाता है।

(ग) केओपीटी ने विस्तृत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागत @2%, आकस्मिक व्यय @3% और सिविल निर्माण कार्य पर जीएसटी @18% को भी लागत के रूप में लिया है। एपीएसईजैडपीएल की यह राय है कि पर्यवेक्षण लागत और आकस्मिक लागत को अलग से न रखा जाये क्योंकि यह मुख्य सिविल लागतों का भाग होती है। एचपीपीएल का यह मत है कि आकस्मिक लागतों और पर्यवेक्षण लागतों को केओपीटी द्वारा सुविचारित 3% और 2% के स्थान पर 5% किया जाए। इस संबंध में केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि विस्तृत इंजीनियरिंग और परियोजना पर्यवेक्षण तथा आकस्मिक व्ययों को क्रमशः 2% और 3% पर सुविचार करने की सामान्य प्रथा है। इस बारे में, पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।

- (घ) पत्तन ने कुल बर्थ निर्माण लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत का भी आकलन किया है। अप्रॉक प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थिंग सेवाओं के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के आकलन की विशिष्ट रूप से प्रावधान नहीं करते हैं। तथापि अप्रॉक प्रशुल्क के निर्धारण के लिए महापत्तन न्यास के प्रस्तावों का निपटान करते समय प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अंतर्गत 5% विविध पूंजीगत लागत पर सुविचार किया है। इसी के आधार पर, बर्थ लागत का 5% विविध पूंजीगत लागत के रूप में लेना अनुपयुक्त नहीं है।
- (ii) कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप:
- (क) केओपीटी द्वारा पूंजीगत सिविल लागत का आकलन 165.64 करोड़ रुपए किया है। अप्रॉक प्रशुल्क दिशानिर्देश कोयला टर्मिनल के लिए निहित सिविल निर्माण कार्यों का मोटे तौर पर उल्लेख करते हैं और पत्तन से सिविल लागत का आकलन की अपेक्षा करते हैं। सिविल निर्माण की मर्दों का केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित, सामान्यतः सिविल निर्माण कार्यों की प्रासमिक सूची होती है जैसी कोयला टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों में अनुबद्ध है। संदर्भाधीन परियोजना की व्यवहार्यता अध्ययन तैयार करने के लिए केओपीटी द्वारा लगाये का परामर्शदाता यानी भारतीय पत्तन एसोसिएशन (आईपीए) ने पुष्टि की है कि सिविल लागत का आकलन वर्तमान बाजार लागत और समान तथा हाल ही में किये गए निर्माण के आधार पर किया गया है। आईपीए की उक्त पुष्टि को देखते हुए, केओपीटी द्वारा यथा पृष्ठांकित, सिविल लागत आकलन, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत पर भरोसा किया जाता है।
- (घ) उपस्कर लागत:
- (i) पत्तन द्वारा यथा आकलित 221.78 करोड़ रुपए की उपस्कर लागत 2 नग चल हार्बर क्रेन (एमएचसी) 2 नग स्टैकर-सह-रीक्लेमर, साइलो के साथ तीव्र वैगन लदान सिस्टम, लारी लदान साइलो बर्थ से स्टैकयार्ड तक 1090 मीटर उत्थान कन्वेयर, स्टैक यार्ड क्षेत्र में 1470 मीटर भूतल स्तर का कन्वेयर, स्टैक यार्ड से वैगत साइलो तक 155 मीटर उत्थान कन्वेयर ट्रक लदान साइलो तक 15 मीटर उत्थान कन्वेयर 4 नग बेबी डॉज़र (फ्रंट एंड लोडर), शंटिंग लोको, इन मोशन रेल तुला-सेतु, रोड तुला-सेतु, हार्ड-मास्ट प्रकाशन सहित प्रदीपन, वर्कशाप सुविधाएं, जलापूर्ति और वितरण प्रणाली तथा धूल दमन और अग्निशमन सुविधाओं पर होने वाला व्यय शामिल है।
- (ii) दो चल हार्बर क्रेनों द्वारा उतारा गया कोयला क्रेनों से लगे हॉपरों के माध्यम से एकल डॉक कन्वेयर को अंतरित किये जाने की संकल्पना है। बर्थ के अंत में, अगले कन्वेयर को कोयले के अंतरण के लिए एक अंतरण टावर होगा। बर्थ कन्वेयर से कोयला स्टैकयार्ड क्षेत्र में जायेगा, जहां कन्वेयर कोयले को प्राप्त कर स्टैकयार्ड क्षेत्र में स्टैकपाइल करेंगे। मशीन के बूम कन्वेयर और केंद्रीय ढालू प्रणाल के माध्यम से, कार्गो को निकासी के लिए वैगनों में लदान हेतु वैगन लेडिंग कन्वेयर पर भेजा जायेगा। कुछ कार्गो की निकासी ट्रकों द्वारा भी करने की संकल्पना की गई है। इसके अतिरिक्त, जहाज उतरायी प्रचालन के अंत में, जब प्रत्येक हैच में इतना कोयला एचएमसी से निकालने लायक न हो तो फ्रंट एंड लोडर (बेबी डॉज़र) से सामग्री को एकत्र करने के लिए तैनात किया जाएगा। केओपीटी द्वारा तैनात किये जाने वाले उपस्कर कार्गो प्रहस्तन की प्रणाली से मेल खाते हैं जैसी केओपीटी द्वारा संकल्पित की गई है।
- (iii) एपीएसईजैडएल ने अनुरोध किया है कि ग्राही को लोको को किराया आधार पर प्रयोग करने की अनुमति दी जाये न कि खरीदने की इससे पूंजीगत लागत में घटौती आयेगी और इस प्रकार परियोजना-लोको के प्रशुल्क में भी भारी कमी होगी। एपीएसईजैडएल ने यह भी बताया है कि लोको के किराया प्रभार को कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की प्रचालन लागत के एक भाग के रूप में लिया जाये। चूंकि लोको जरूरत पड़ने पर आम तौर पर किराये पर नहीं मिलते, और यह ध्यान में रखते हुए कि परियोजना में 80% कार्गो की रैक से निकासी करने की संकल्पना के अंतर्गत कार्गो की तीव्रतम निकासी के उद्देश्य को देखते हुए पत्तन ने महसूस किया कि लोको को किराये पर लेने के स्थान पर लोको को पूंजीगत लागत में जोड़ना अनिवार्य महसूस किया गया। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर भरोसा किया जाता है।
- (iv) जहां तक बेबी डॉज़र का संबंध है, जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है, केओपीटी ने 4 नग डॉज़र की पूंजीगत लागत पर सुविचार किया है। तथापि, प्रचालन लागत के परिकलन में इस आधार पर केवल 3 डॉज़रों पर ही सुविचार किया है कि एक निर्धारित समय में हैचों में पोत प्रचालन के

दौरान 3 डॉज़र की काम करेंगे और 1 डॉज़र को किसी अन्य डॉज़र के खराब हो जाने की स्थिति में प्रतीक्षारत रखा जायेगा।

- (v) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि न तो किसी भावी बोलीकर्ता ने और न ही किसी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित उपस्कर योजना पर कोई आपत्ति नहीं उठायी हैं, यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर योजना को, जो व्यवहार्यता रिपोर्ट पर आधारित है, पर विचार करने को प्रवृत्त है।
- (vi) संदर्भाधीन परियोजना की व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट तैयार करने के लिए केओपीटी द्वारा लगाये गए परामर्शदाता ने पुष्टि की है कि इलैक्ट्रिकल और यांत्रिक उपस्करों का संबंध है आईपीए का पत्र बताता है कि उसके परामर्शदाता ऐसे उपस्कर निर्माताओं से निरंतर पूछताछ करते रहते हैं और ऐसे अधिकतर उपस्करों की लागतों को संतुलित करते रहते हैं क्योंकि अधिकतर विनिर्दिष्टियों के अनुसार बनाये जाते हैं। आईपीए की उक्त पुष्टि को ध्यान में रखते हुए केओपीटी द्वारा यथापृष्ठांकित, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत उपस्कर लागत आकलनों पर विश्वास किया जाता है।
- (vii) बर्कशॉप, धूल दमन, जलापूर्ति और बिजली संबंधी कार्यों के लिए एक मुश्त राशि का आकलनों में सुविचारित लागतों के आकलन में सुविचारित लागतें परामर्शदाता द्वारा इस आकार की सुविधा और किस्म के लिए किये गए निर्धारण पर आधारित है।
- (ङ) सिविल और उपस्कर लागत पर 5% विविध पूंजीगत लागत कोयला टर्मिनल दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार हैं।
- (vii) नियोजित पूंजी पर परिकलित प्रतिफल दिशानिर्देशों में निर्धारित आकलित पूंजीगत लागत का 16% हैं।
- (viii) प्रचालन लागत:
 - (क) विद्युत लागत

1.4 यूनिट प्रति टन विद्युत की खपत अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है। 8.31 रुपए प्रति यूनिट विद्युत लागत, केओपीटी द्वारा यथासुविचारित, दस्तावेजी साक्ष्यों द्वारा समर्थित है।
 - (ख) ईंधन लागत:
 - (i) बेबी डॉज़र (फ्रंट एंड लोडर)

केओपीटी ने बेबी डॉज़र के लिए ईंधन खपत 12 लीटर प्रति घंटा सुविचारित की है। इस संबंध में, केओपीटी ने बेबी डॉज़र को 10 टन पेलोडर के समकक्ष माना है जिनके लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश 12 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत का प्रतिमान निर्धारित करते हैं। डॉज़र की 10 टन पे लोडर से समानता का पत्तन का निर्णय विश्वास योग्य है।

बेबी डॉज़र के संबंध में ग्रैव द्वारा उठाये जाने के लिए कार्गो को एकत्र करने हेतु प्रति पोत प्रति डॉज़र 8 घंटा प्रचालन पर, डॉज़रों की गतिशीलता सहित, सुविचार किया गया है। यह व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार प्रतीत होती है।

पोत का औसत पार्सल आकार 24000 एमटी (जैसा बाद में चर्चा की गई है) को सुविचार में लेते हुए और टर्मिनल की 5.11 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता के आधार पर पोतों की संख्या 213 ली गई है।
 - (ii) इंजन (लोकोमोटिव):

केओपीटी ने लोकोमोटिव के लिए ईंधन की खपत 30 लीटर प्रति घंटा ली है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद भी केओपीटी ने लोकोमोटिव के लिए 30 लीटर प्रति घंटा की ईंधन खपत का आधार नहीं बताया है। यह ध्यान में रखकर कि परियोजना की व्यवहार्यता रिपोर्ट 30 लीटर प्रति घंटा लोकोमोटिव की ईंधन खपत निर्धारित करती होगी, उस पर सुविचार किया गया है।

यह दिया गया है कि प्रत्येक रैक की दुलाई क्षमता 3712 टन कार्गो की है प्रत्येक रैक को प्रहस्त करने में 3 घंटे लगते हैं और पेजीराविंग के लिए 20% अतिरिक्त समय लगता है, केओपीटी ने इष्टतम क्षमता का 80% प्रति वर्ष प्रहस्त करने के लिए 3965 घंटे की ईंधन खपत का परिकलन

किया है जिसका रेल द्वारा प्रहस्तन के लिए आकलन किया गया है। इस बारे में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत गणना को विचार में लिया जाता है।

(iii) ईंधन की 58.348 रुपए प्रति लीटर लागत को केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित, को प्रचलित 70.33 रुपए प्रति लीटर ईंधन लागत से अद्यतन कर दिया गया है।

(iv) शेष 20% निकासी के बारे में, केओपीटी ने बताया है कि, इस कार्गो का आयातकों द्वारा लगाये गए ट्रकों द्वारा निकास किया जायेगा और इसलिए डम्परो की ईंधन लागत को शामिल नहीं किया है।

(ग) कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार, केओपीटी ने सिविल निर्माण पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल लागत का 1% और यांत्रिक उपस्कर तथा विद्युत उपस्कर लागत पर 7% आकलित की हैं। उक्त आकलन में सिविल संपत्तियों के घटकों पर भी 1% और विविध संपत्तियों का हिस्सा बन रही उपस्कर लागत के घटक पर 7% पर सुविचार किया गया है।

(घ) बीमा लागत सकल स्थिर आस्तियों के 1% पर अनुमानित की गई है तथा अन्य खर्च, केओपीटी द्वारा सकल स्थिर आस्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अनुमानित किए गए हैं, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप हैं।

(ङ) केओपीटी द्वारा मूल्यह्रास का परिकलन सिविल आस्तियों पर @ 3.17%, मकैनिकल आस्तियों पर 6.33% तथा विद्युत आस्तियों पर 9.5% पर किया गया है। केओपीटी ने पुष्टि की है कि यह दरें कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार सीधी रेखा विधि के अनुरूप हैं।

(च) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देशों में यह विनिर्धारित है कि पत्तन भूमि के लिए पट्टा किराये का अनुपान, प्रत्येक महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर होना चाहिए। पत्तन द्वारा पट्टा किराये का अनुमान, भूमि क्षेत्र के 265470 वर्ग मीटर के लिए तथा जलफ्रंट क्षेत्र के 33210 वर्ग मीटर के लिए लगाया गया है। डॉक के भीतर (कस्टम बद्ध क्षेत्र के भीतर) (खाली पड़ी भूमि) लाइसेंस शुल्क 29 मार्च 2017 के आदेश संख्या टीएमपी/62/2016-केओपीटी के द्वारा 26.28 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रति माह नियत की गई। उस आदेश के अनुसार लाइसेंस शुल्क 07 अप्रैल 2016 से प्रभावी है। इसलिए अप्रैल 2018 में लागू लाइसेंस शुल्क में दो बार 2% की वृद्धि होगी और उस तारीख को लागू लाइसेंस शुल्क 27.346 रुपए है, जिसे केओपीटी ने अपने परिकलन में सुविचार में लिया है।

जलाग्र क्षेत्र के लिए केओपीटी ने 13.673 रुपए प्रति वर्ग मीटर दर को सुविचार में लिया है जो 27.346 रुपए प्रति वर्ग मीटर का 50% है, जैसा भू-नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित है।

(ix) दिशानिर्देशों में बर्थिंग सेवा के लिए प्रचालन लागत, बर्थ लागत के @ 1% पर अनुमानित करने की अपेक्षा की गई है। केओपीटी ने रखखाव के लिए 1% के निर्धारित मानक के अलावा बर्थिंग सेवा का प्रचालन लागत के भुगतान का अनुमान लगाते समय बर्थ की कुल पूंजीगत लागत पर 1% की दर पर बीमा एवं @ 3.17% की दर पर मूल्यह्रास को माना है।

यद्यपि, दिशानिर्देश बर्थ के 1% पर प्रचालन लागत पर रोक लगाते हैं, तथापि, आस्तियों के लिए पर्याप्त बीमे की कवरेज अपेक्षित है तथा इस तथ्य को झुठलाया नहीं जा सकता कि आस्तियों का मूल्य, टूट-फूट के कारण मूल्यह्रासित होगा। अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ भाड़ा निर्धारित करते समय, इस स्थिति को समझा गया था तथा बीमे की लागत एवं मूल्यह्रास पर विचार किया गया था ताकि बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व की आवश्यकता का मूल्यांकन किया जा सके।

उक्त बताई गई स्थिति को देखते हुए, बर्थ भाड़ा सेवा से राजस्व की आवश्यकता के मूल्यांकन के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस मामले में भी बीमा लागत एवं मूल्यह्रास लागत के कारण पर विचार किया गया है।

(x) केओपीटी द्वारा प्रस्तुत अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के विवरण में उक्त विश्लेषण के अनुरूप आशोधन कर दिया गया है। आशोधित विवरण की एक प्रति **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है।

(xi) (क) कार्गो संचालन क्रिया के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो प्रचालन लागत एवं नियोजित पूंजी पर रिटर्न का जोड़ है, का अनुमान पत्तन द्वारा अनुमानित 144.59 करोड़ रुपए की तुलना में 144.80 करोड़ रुपए पर अनुमानित किया गया है।

(ख) कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुरूप कुल राजस्व की आवश्यकता का 98% प्रहस्तन प्रभार के लिए प्रत्येक 1% भंडारण प्रभार एवं विविध प्रभार के लिए केओपीटी द्वारा प्रभाजित किया गया है।

(xii) (क) टर्मिनल के इष्टतम क्षमता तक प्रचालन के लिए प्रशुल्क अधिकतम सीमा पर निर्धारित किये जाते हैं ताकि आकलित राजस्व अपेक्षा को प्राप्त किया जा सके। चूंकि संकल्पित सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने के लिए

प्रस्तावित सभी तीनों कार्गो समूहों की प्रहस्तन दर समान है, केओपीटी ने पिछले 3 वर्षों में एचडीसी में विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो (शुष्क बल्क [ताप कोयला नौभार के सिवा]) प्रहस्तन के वास्तविक औसत अनुपात के आधार पर, विदेशी और तटीय कार्गो के 90:10 के अनुपात पर विचार करके सभी कार्गो मदों के लिए एक समान दर निर्धारित करने की वांछा प्रकट की है। विदेशी और तटीय कार्गो का अनुपात जैसा केओपीटी द्वारा पिछले वास्तविक डाटा के आधार पर दिया गया है, विश्वसनीय है।

- (ख) सरकार ने नीति निर्देश सिद्धांतों के अनुसार तटीय कार्गो और तटीय पोत के लिए (ताप कोयला और पीओएल के अतिरिक्त, कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित) रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना होता है जो सामान्य कार्गो/पोत संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होगा। तदनुसार तटीय ताप कोयले, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए तटीय प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है।
- (xiii) (क) प्रस्तावित दरमानों में, केओपीटी ने अप्रकट दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 दिनों की निशुल्क अवधि के स्थान पर सुविधा में प्रहस्तन के लिए संकल्पित कोयला/कोक और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए 10 दिन की निशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है।
- (ख) भंडारण प्रभार के परिकलन में केओपीटी ने माना है कि 75% कार्गो 10 दिन की निशुल्क अवधि में निकसित हो जायेगा और शेष 25% कार्गो के लिए यह माना गया है कि इसका 5 दिन के स्लैब में 3 स्लैब अवधियों में धीरे-धीरे निकास होगा। तत्पश्चात्, केओपीटी ने प्रत्येक स्लैब को भारित किया है और इस प्रकार भंडारण कार्यकलाप से संबंधित एआरआर प्राप्त करने के लिए प्रत्येक स्लैब में लागू किये जाने वाले भंडार प्रभारों की गणना की गई है। दूसरे और तीसरे स्लैब के लिए दर पहले स्लैब की दर से 1.5 गुणा और 2 गुणा है। भंडारण प्रभारों की गणना, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, **अनुलग्नक-II** के रूप में संलग्न है।
- (ग) एपीएसईजैडपीएल ने बताया है कि कार्गो का ऐसा तीव्र निकास प्रचलित व्यापार प्रथा नहीं है और कि अधिकतर पत्तनों पर कार्गो के आयातक कम से कम एक महीने की निशुल्क अवधि पोत हैं। अतः एपीएसईजैडपीएल ने पत्तन से दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 दिन की निशुल्क अवधि को स्वीकार करते हुए भंडारण प्रभारों के परिकलन की समीक्षा करें। यहां तक कि एचपीपीएल ने भी पत्तन को 25 दिन की निशुल्क अवधि पर विचार करते हुए भंडारण प्रभारों की समीक्षा करने का अनुरोध किया है।
- (घ) कुछ परियोजनाएं, जिनके प्रशुल्क महापत्तन न्यास दिशानिर्देश, 2008 के अंतर्गत निर्धारित किये गए थे, सूचित किया गया है कि वे उच्च भंडार प्रभारों के कारण समस्याओं का सामना कर रही हैं जिनकी वजह से परियोजनाओं की व्यवहार्यता प्रभावित हो रही प्रतीत होती है। कुछेक प्रचालकों ने यह सूचित किया है कि उच्च भंडार प्रभारों के कारण वे अपने टर्मिनलों में यातायात आकर्षित नहीं कर पा रहे हैं और कार्गो निकट के अन्य गैर-महापत्तनों और निजी पत्तनों पर मुड़ जाता है जो अधिक निशुल्क डवैल समय प्रदान करते हैं और कम भंडार प्रभार लेते हैं। 2013 संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश, बोली पश्च परिदृश्य में निशुल्क अवधि और भंडारण प्रभारों सहित किसी आशोधन का कोई प्रावधान नहीं करते। यहां तक कि एपीएसईजैडपीएल ने भी इस पहलु को उजागर किया है। इस स्थिति को देखते हुए केओपीटी भंडारण प्रभारों और निशुल्क डवैल समय पर अटल रहें।
- (ङ) केओपीटी ने बताया है कि दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्लॉट टर्नओवर का प्रतिमान 12 है, जो 30 दिन के डवैल समय पर आधारित है। चूंकि स्टैकयार्ड से कोयले की निकासी मशीनीकृत वैगन लदान प्रणाली पर आधारित है, केओपीटी ने 18 दिन के डवैल समय पर सुविचार किया है और प्लॉट टर्न-ओवर अनुपात 20 को अपनाया है।
- (च) इसके अतिरिक्त, केओपीटी द्वारा सूचित किया गया है कि यद्यपि एचडीसी पर वास्तविक डवैल समय 34 दिन का है, केओपीटी ने भावी बोलीकर्ताओं द्वारा निशुल्क दिनों को बढ़ाने का अनुरोध यह कहते हुए नकार दिया कि एचडीसी पर डवैल टाइम प्रस्तावित सुविधा के तुलनीय नहीं है क्योंकि एचडीसी के पास भंडारण क्षेत्र नहीं है और साथ ही यह कि कार्गो मिश्रण में व्यापक भिन्नताएं हैं। अतः पत्तन की यह राय है कि प्रस्तावित टर्मिनल की क्षमता को प्राप्त करने के लिए कार्गो के तीव्रतम टर्नओवर हेतु आपरेटर को अपनी आस्तियों का कुशलपूर्वक और प्रभावकारी ढंग से प्रयोग में लाने की प्रत्याशा की जाती है। पत्तन ने यह भी बताया है कि उसके द्वारा यथाप्रस्तावित भंडारण प्रभारों की तुलना में कम है। पत्तन ने आगे बताया है कि भंडारण प्रभारों से आय एक प्रचालक द्वारा प्राप्त किये जाने की प्रत्याशा है कुल एआरआर का मात्र 1% है, प्रशुल्क कहीं अधिक नहीं है।
- (छ) यह भी कि इसके अतिरिक्त, महापत्तनों पर पीपीपी परियोजना संशोधित आदर्श रियायत करारों में अब राजस्व हिस्सा 'प्रति टन' पर ही आधारित होता है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों पर राजस्व के हिस्से के बारे में भावी बोली कर्ता की चिंता अब समाप्त हो गई है।

- (ज) पत्तन द्वारा दिये गए विशिष्ट स्पष्टीकरण और संशोधित एमसीए में अंतर्विष्ट उपबंधों के आधार पर, जो सकल बोलीकर्ताओं के साथ करार करने के लिए केओपीटी का आधार होगा, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रणाली के आधार पर भंडारण प्रभार अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (xiv) वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर विविध प्रभारों के लिए अप्रकट प्रशुल्क कैप 2.83 रुपए प्रति टन निर्धारित किया जाता है। विविध प्रभार झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों की तुलाई, कार्गो को प्राप्त/सुपुर्दगी करने जैसी सेवाएं कवर करते हैं।
- (xv) (क) पत्तन द्वारा बर्थिंग सेवाओं से 15.81 करोड़ रुपए की राजस्व सेवा का आकलन किया गया है। केओपीटी ने विदेशगामी पोतों से 0.71 रुपए जीआरटी प्रति घंटा या उसका एक भाग के लिए रुपये में, और तटीय पोतों से 0.426 प्रति जीआरटी प्रति घंटा का बर्थ किराया लेने का प्रस्ताव किया है।
- (ख) केओपीटी का बर्थ किराया परिकलन पैनामैक्स पोत और हैंडीमैक्स पोत दोनों के लिए 20000 टन की जहाज दिवस उत्पादकता के संदर्भ से है, जैसा कि इष्टतम क्षमता परिकलन में सुविचार में लिया गया है। जैसा पहले चर्चा की गई है, सुविधा में प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित कुल कार्गो में से केओपीटी ने कार्गो का 90% विदेशगामी पोतों द्वारा प्रहस्त होगा और शेष 10% कार्गो तटीय पोतों द्वारा।
- केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स दोनों ही पोतों के लिए 24000 के औसत पार्सल आकार को मान्य किया है। पैनामैक्स और हैंडीमैक्स दोनों ही पोतों के लिए 24000 टन के समान पार्सल आकार पर विचार करने के संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में केओपीटी ने बताया कि एचडीसी पर ड्राफ्ट की बाधाओं के कारण, पूरे भरे जहाज एचडीसी नहीं आते और कि एचडीसी पर प्रहस्त होने वाले (पैनामैक्स और हैंडीमैक्स) अधिकतर पोत आंशिक रूप से लदे होते हैं। इस प्रकार, केओपीटी ने बताया है कि एचडीसी पर प्रहस्तित औसत पार्सल आकार न्यूनाधिक, चाहे वह पैनामैक्स हो या हैंडीमैक्स पोत हो, समान ही होता है। केओपीटी द्वारा इस स्थिति का पिछले तीन वर्षों के दौरान एचडीसी के वास्तविकों के आधार पर समर्थन भी किया गया है।
- 24000 के औसत पार्सल आकार के साथ और कार्गो प्रहस्तन दर 20000/24 घंटा हो, एक पोत को कार्गो प्रचालन पूरा करने के लिए 28.80 घंटे चाहिए। तथापि, यह सूचित किया गया है कि एक पोत अनुकूल ज्वार स्थितियों और अन्य प्रचालन पहलुओं तथा नौचालन की अन्य अनुकूल स्थितियों के लिए कार्य पूरा करने के पश्चात् बाहरी जल यात्रा हेतु अतिरिक्त 4 घंटे ठहरता है।
- चूंकि, पोत पर बर्थ किराया पोत की पूरी ठहराव अवधि के लिए उगाही योग्य होता है, अतिरिक्त 4 घंटों को भी बर्थ किराया परिकलन में जोड़ने की जरूरत होगी ताकि कुल जीआरटी घंटे निकाले जा सकें। पूर्व में भी केओपीटी ने केओपीटी की विभिन्न परियोजनाओं के लिए अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण में ऐसी पद्धति अपनायी है जिसे इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार भी किया गया है।
- इस प्रकार, 15.81 करोड़ रु. की बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा और तटीय पोतों के जीआरटी घंटों तथा विदेश गामी पोतों के जीआरटी घंटों के अनुपात के आधार पर सुविचार करने पर 0.71 रुपए प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके एक भाग पर विदेशगामी पोतों के लिए और 0.426 रुपए प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके एक भाग पर तटीय पोतों अप्रकट बर्थ किराया दर निकलती है।
- इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही यह निर्णय ले लिया गया है कि अन्य महापत्तन न्यासों के अप्रकट बर्थ किराया दरों का अनुमोदन करते समय अप्रकट बर्थ किराया प्रभार रूप्यों में ही अनुमोदित किये जायेंगे। रुपये में बर्थ किराये का केओपीटी का प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में लिये गए निर्णय के अनुरूप है।
- (xvi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, केओपीटी ने तटीय पोत, विदेशी पोत, दिवस, निशुल्क अवधि और प्रति दिन जैसी सामान्य शब्दावली के लिए परिभाषाओं का प्रस्ताव किया है। ये परिभाषाएं विभिन्न महापत्तन न्यासों पर विभिन्न परियोजनाओं की विभिन्न अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचियों में संबंधित शब्दावली के लिए निर्धारित परिभाषाओं के अनुरूप है।
- (xvii) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में, केओपीटी ने, विदेशगामी जलयान अथवा तटीय जलयान के रूप में जलयान के वर्गीकरण के लिए कसौटी निर्धारित करने विलंबित अदायगी/रकम की वसूली पर ब्याज लगाने को शासित करने, बिलों का पूर्णांकित करने टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर के बाद विलंब के लिए प्रभारों को न लगाने तटीय जलयान/कार्गो के लिए रियायती दरें को लगाने को शासित करने अधिकतम दरों से अपेक्षाकृत कम प्रभार लगाने के लिए टर्मिनल आपरेटर को प्रदान किए जाने वाले लचीलापन को शासित करने जैसी सामान्य सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है जो विभिन्न महापत्तनों की अप्रकट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचितियों में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप पाई गई है।

- (xviii) (क) बर्थ अनुसूची में, बर्थ किराया उस समय से लगाया जायेगा जिस समय से जलयान बर्थ पर आता है तथा तब तक लगेगा जब तक जलयान बर्थ को खाली नहीं करता बर्थ भाड़ा प्रभारों में बर्थ पर दी जाने वाले सेवाओं के प्रभार जैसे सफाई अलावा कूड़ा करकट हटाना बर्थ अधिभोग आदि उस अवधि के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए, जब जलयान, टर्मिनल आपरेटर के उपकरण के खराब होने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किसी अन्य कारण अथवा बिजली के कारण, लगातार तक घंटे अथवा उससे अधिक के लिए बर्थ पर निष्कर्ष रहता है तथा बर्थ किराया नैचालन की तैयारी का संकेत देरे के 4 घंटे बाद समाप्त होने पर बर्थ भाड़ा दंड प्रभार लगाना, जैसी सेवाएं प्रदान करना, पत्तन के दरमानों में तथा अन्य अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूचितियों में निर्धारित सामान्य सोपाधिकताओं के अनुरूप देखी जाती है।
- (ख) यद्यपि परियोजना वीओटी आपरेटर द्वारा बर्थ किराया प्रभार उगाही की संकल्पना करती है, केओपीटी ने प्राथमिकता बर्थिंग/आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग प्रभारों की उगाही का उपबंध न करने का अनुरोध किया है। साथ ही, केओपीटी ने इस प्राधिकरण को इस मामले में अपना निर्णय लेने का अनुरोध किया है। केओपीटी द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर, प्राथमिकता बर्थिंग/आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार लगाने का उपबंध निर्धारित नहीं किया जाता। तथापि, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी कि आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने के लिए दरें एवं शर्तें, इस मामले में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित उपबंधों द्वारा नियमित होंगी, अनुमोदित की जाती है।
- (xix) केओपीटी ने इस आशय का एक उपबंध प्रस्तावित किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार, कोयला/कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के पोत से उतरायी के लिए समेकित प्रभार है और उतरायी के पश्चात् इन्हें भंडार स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों ट्रकों पर लदान इस समेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरमान में विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार के प्रभार शामिल है।
- (xx) भंडारण प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत, केओपीटी ने इस आशय की सोपाधिकताओं का प्रस्ताव किया है कि निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का कार्य पूरी तरह से संपन्न हो जाता है। निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी। भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी। कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।
- (xxi) दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमा मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जायेगी परंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच की अवधि के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगे। वर्तमान मामले में, चूंकि संदर्भ शुल्क परिकलन वर्ष 2018 का है, यह उचित पाया गया कि डब्ल्यूपीआई के आधार वर्ष का निर्धारित प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजन के लिए 1 जनवरी 2018 पर विचार किया जाना संगत है जैसा कि केओपीटी ने प्रस्ताव किया है।
- (xxii) 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.2. इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा करता है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों का अध्ययन करने की अपेक्षा नहीं करते परंतु यह मान लेना भी अनुचित नहीं हो सकता कि पत्तन उपयुक्त और प्राप्तव्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेंगे।
- केओपीटी ने पैनामैक्स और हैंडीमैक्स पोतों द्वारा प्रहस्त किये जाने वाले कोयला/कोक, चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में प्रत्येक के लिए 20000 टन प्रति दिन की निष्पादन घाट क्षमता परिकलन में सुविचार किया गया है। तत्पश्चात्, प्रयोक्ताओं में से एक नामतः स्टील अथाटी ऑफ इंडिया (सेल) द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर केओपीटी ने सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए टर्न-अराउंड समय निर्धारित करते हुए निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया।
- केओपीटी ने निष्पादन मानकों को शासित करने वाली सोपाधिकताओं का निर्धारण भी किया है। यह मानते हुए कि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का खंड 2.2 इस प्राधिकरण से निष्पादन मानकों को अधिसूचित करने की अपेक्षा रखता है। पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानक संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ अधिसूचित किये जायेंगे।

10.1. उपरोक्त के अधीन संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और साथ ही संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली सोपाधिकताओं को आशोधित किया गया है।

10.2. आशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुलग्नक-III** के रूप में संलग्न है और केओपीटी के एचडीसी स्थित बाहरी टर्मिनल- 1 के निष्पादन मानक **अनुलग्नक-IV** के रूप में संलग्न है।

10.3 (i) अभिलेख में किसी अशुद्धि पायी जाने पर अथवा कोई अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से, केओपीटी, यदि वह ऐसा चाहे तो, आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

(ii) केओपीटी भी किसी उचित कारण से परियोजना की बोली प्रक्रिया पूरी होने से पूर्व पर्याप्त औचित्य/तर्क देते हुए इस आदेश की भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

10.4 परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, केओपीटी में एचडीसी में बाहरी टर्मिनल- 1 की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची अनुमोदित और निष्पादन मानकों के साथ अधिसूचित की जाती है।

10.5 संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में उल्लिखित किया जायेगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किये जायेंगे। तदनुसार, के ओपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में और बाद में रियायत करार में उल्लेख करने की सलाह दी जाती है।

11.1 वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, पीपीपी धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।

11.2 परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।

11.3 प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

11.4 प्रचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत करार में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

11.5 महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामों में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

11.6 कार्य-निष्पादन से संवद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संवद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संवद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

11.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

11.8 किसी प्रयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानकों की पीपीपी आपरेटर द्वारा प्राप्त न किये जाने के बारे में शिकायत होने की स्थिति में वह अपना अभ्यावेदन इस प्राधिकरण को देगा। यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय केओपीटी को अग्रप्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो केओपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

11.9 रियायत करार पर हस्ताक्षर होने के 15 (पंद्रह) दिन के भीतर, संबंधित प्रचालक रियायत करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो उसे अपनी वेबसाइट पर डालेगा।

11.10 लाइसेंस धारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंस धारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

11.11 यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदशील आंकड़े/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंस धारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./198/18]

अनुलग्नक- I

हल्दिया गोदी परिसर कोलकाता पत्तन न्यास के बाह्य टर्मिनल-1 के लिए संदर्भ प्रशुल्क परिकलन

₹ (रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन
I	इष्टतम क्षमता		
(क)	इष्टतम क्वे क्षमता		
	पोतों की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा		
	- पैनामैक्स पोत (एस1)	70%	70%
	- हैंडीमैक्स पोत (एस2)	30%	30%
	जलयान दिवस उत्पादन		
	- पैनामैक्स पोत (पी1)	20000	20000
	- हैंडीमैक्स पोत (पी2)	20000	20000
	इष्टतम क्वे क्षमता = $0.7 * ((एस1 * पी1) + (एस2 * पी2)) * 365$ (टनों में)	5110000	5110000
(ख)	इष्टतम यार्ड		
	- प्रयोजनीय भंडारण के लिए पत्तन द्वारा उपलब्ध कराये गए यार्ड का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में) (क)	75000	75000
	- कुल यार्ड क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टैकिंग के लिए प्रयोग किया जा सकेगा (यू)	100%	100%
	- प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र में स्टैक की जा सकने वाली मात्रा (क्यू)	5.2	5.2
	- वर्ष में प्लेट का टर्नओवर अनुपात (टी)	20	20
	इष्टतम यार्ड क्षमता $(0.7 \times (क \times यू \% \times क्यू \times टी))$ (टनों में)	5460000	5460000
	टर्मिनल और इष्टतम क्षमता (क और ख से निम्न) (टन में)	5110000	5110000
	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता (मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष में)	5.11	5.11

II	पूँजीगत लागत		
क.	कार्गो प्रहस्तन क्षमता	रु. करोड़ में	
	(i). सिविल लागत		
	एक पहुंच का निर्माण	13.00	13.00
	अंतरण टावरों का निर्माण	0.75	0.75
	स्टैकयार्ड को मजबूत करना	72.20	72.20
	शुष्क बल्क कार्गो के लिए दो स्टैक पाइल घर कंक्रीट डालना	5.05	5.05
	स्टैकरों और रीक्लेमों के लिए दो ट्रैक	7.80	7.80
	उप मार्ग	8.33	8.33
	विविध भवन	5.80	5.80
	वैगन लदान यार्ड रेलवे ट्रैक का विस्तार और साइडिंग की व्यवस्था	19.46	19.46
	चार दीवारी	1.30	1.30
	विद्युत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2%	2.67	2.67
	आकस्मिक व्यय @ 3%	4.01	4.01
	सिविल कार्य पर जीएसटी @ 18%	25.27	25.27
		165.64	165.64
	(ii). उपस्कर लागत		
	मोबाइल हार्बर क्रेन 2 नग	51.00	51.00
	एलिवेटर कन्वेयर सिस्टम	20.16	20.16
	भूतलीय कन्वेयर सिस्टम	17.64	17.64
	स्टैंकर -सह- रीक्लेमर	43.06	43.06
	इंजन शंटिंग	20.00	20.00
	वैगन लदान सिलो	15.00	15.00
	लारी लदान सिलो	8.00	8.00
	वेबी डॉजर (एफईएल)	1.16	1.16
	अन्य उपस्कर, धर्म कांटा कर्मशाला सुविधा आदि	7.30	7.30
	धूल दमन, जलापूर्ति आदि	12.00	12.00
	विद्युत कार्य	15.90	15.90
	'विद्युत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2%	4.22	4.22
	आकस्मिक व्यय @ 3%	6.34	6.34
	योग	221.78	221.78
	(iii). विविध		
	सिविल लागत और उपस्कर लागत का 5 %	19.37	19.37
	प्रहस्तन कार्यकलाप की कुल लागत (i + ii + iii)	406.79	406.79
B.	बर्थ भाड़ा कार्यकलाप		
	बर्थ का निर्माण 270 मी. x 25 मी.	57.40	57.40
	विद्युत डिजाइन और परियोजना पर्यवेक्षण लागत @ 2%	1.15	1.15
	आकस्मिक व्यय @ 3%	1.72	1.72
	सिविल कार्य पर जीएसटी @ 18%	10.85	10.85
	आकस्मिक व्यय @ 5%	3.56	3.56
	बर्थ भाड़ा कार्यकलाप पर कुल पूँजीगत लागत	74.67	74.67
	कुल पूँजीगत लागत (क + ख)	481.47	481.47

क्र.सं.	विवरण	केओपीटी द्वारा प्रस्तुत आकलन	प्राधिकरण द्वारा आशोधित आकलन
III	कार्गो प्रहस्तन कार्यों के प्रचालन लागत	(रु. करोड़ में)	
	(क). विद्युत लागत	5.94	5.94
	(केओपीटी - 1.4 यूनिट/टन * रु. 8.31 प्रति यूनिटन * 5.11 एमएमटीपीए) (टीएएमपी - 1.4 यूनिट/टन * रु. 8.31 प्रति यूनिट * 5.11 एमएमटीपीए)		
	(ख). ईंधन लागत		
	- बेबी डॉजर (फ्रंट और लोडर)	0.36	0.43
	(केओपीटी - 12 लीटर/घंटा * रु.58.348 प्रति लीटर * 8 घंटा प्रति लोडर * 3 पोत प्रति लोडर * 213 पोत) (टीएएमपी - 12 लीटर/ घंटा * रु.70.33 प्रति लीटर * 8 घंटा प्रति लोडर * 3 पोत प्रति लोडर * 213 पोत)		
	- ईंजन	0.69	0.84
	(केओपीटी - 30 लीटर प्रति घंटा * रु.58.348 प्रति लीटर * प्रति वर्ष घंटा 3965) (टीएएमपी - 30 प्रति घंटा लीटर * रु.70.33 प्रति लीटर * प्रति वर्ष घंटा 3965)		
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण		
	- सिविल परिसंपत्तियां (सिविल कार्य पर 1%)	1.74	1.74
	- मकैनिकल और विद्युतकीय उपस्कर स्पेयर सहित (उपस्कर लागत 7%)	16.30	16.30
	(घ). बीमा (सकल स्थायी परिसंपत्तियों पर 1%)	4.07	4.07
	(ङ). मूल्यहास		
	- सिविल कार्य @ 3.17%	5.51	5.51
	- मकैनिकल कार्य @ 6.33%	13.63	13.63
	- विद्युतकीय परिसंपत्तियां @ 9.5%	1.67	1.67
	(च). लाइसेंस शुल्क	9.26	9.26
	(छ). वेतन और उपरिव्यय पर अन्य व्यय (परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 5%)	20.34	20.34
	कुल प्रचालन लागत	79.51	79.73
IV	आकलित राजस्व अपेक्षा तथा कार्गो प्रहस्तन कार्यों का अपक्रंट प्रशुल्क		
क.			
(i).	आकलित राजस्व अपेक्षा		
	(क) कुल प्रचालन लागत	79.51	79.73
	(ख) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	65.08	65.08
	(ग) कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा	144.59	144.80
(ii).	राजस्व अपेक्षा का संविभाजन		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार (एआरआर का 98%)	141.70	141.91
	(ख) भंडारण प्रभार (एआरआर का 1%)	1.45	1.45
	(ग) विविध प्रभार (एआरआर का 1%)	1.45	1.45
	(घ) कार्गो प्रहस्तन कार्य से कुल राजस्व अपेक्षा	144.59	144.80
(iii).	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(क) कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	141.70	141.91
	क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)	51.10	51.10
	- कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति टन दर (विदेशी)	288.85	289.28

	(ख). भंडारण प्रभार		
	- राजस्व अपेक्षा (रु. लाखों में)	144.59	144.80
	भंडारण प्रभार आकर्षित करने की प्रभार का %	25%	25%
	- भंडारण प्रभार आकर्षित करने की कार्गो की क्षमता (टन)	127750 0	1277500
	भंडारण प्रभार (निशुल्क अवधि से इतर)	दर प्रति टन (प्रति दिन या उसका एक भाग)	दर प्रति टन (प्रति दिन या उसका एक भाग)
	निशुल्क अवधि	10 दिन	10 दिन
	पहले 5 दिन (निशुल्क अवधि के बाद)	1.41	1.41
	6 से 10 दिन (निशुल्क अवधि के बाद)	2.12	2.12
	11 वें दिन से (निशुल्क अवधि के बाद)	2.82	2.82
	(ग). विविध प्रभार		
	राजस्व अपेक्षा (रु. लाख में)	144.59	144.80
	क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)	51.10	51.10
	विविध प्रभार (रु. प्रति टन)	2.83	2.83
	47		
ख.	बर्थ भाड़ा प्रभार		
(i).	राजस्व आवश्यकता		रु. करोड़ में
	(क). मरम्मात एवं रख-रखाव प्रभार (बर्थ की पूंजीगत लागत पर 1%)	0.75	0.75
	(ख). मूल्यहास @ 3.17%	2.37	2.37
	(ग). बीमा (बर्थ भाड़ा सेवा की कुल लागत पर 1%)	0.75	0.75
	उप योग (i)	3.86	3.86
(ii).	नियोजित पूंजी पर रिटर्न @ 16%	11.95	11.95
	बरियेग सेवाओं के कुल राजस्व की आवश्यकता (i + ii)	15.81	15.81
	बर्थ भाड़ा प्रभार		
	विदेशीगामी पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में	0.710	0.710
	तटीय पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा) रु. में	0.426	0.426

केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत बर्थ भाड़ा का परिकलन

i	जहाज दिन उत्पादन	टन / दिन	20000	20000	
ii.	औसत पार्सल आकार	टन	24000	24000	
iii.	प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टन भार	टन	3577000	1533000	5110000
iv.	पोतों की संख्या (iii / ii)	संख्या	149	64	213
v.	बर्थ दिनों की औसत संख्या (iv / i)	दिन	179	77	256
vi.	बर्थ घंटे की संख्या {24 घंटे x (v)}	घंटे	4292	1840	6132
vii	प्रतीक्षा समय की ओर अतिरिक्त घंटे {4 बजे x (iv)}	घंटे	596	256	852
viii	कुल घंटे	घंटे	4889	2095	6984

ix.	औसत जीआरटी	जीआरटी	38000	22000	
x.	कुल जीआरटी घंटे (ix * viii)	घंटे	#####	46092200	231857733
xi.	राजस्व की आवश्यकता	रुपये			158085980
	विदेशगामी पोत का कार्य 90% और तटीय पोत 10%)				
	$231857733 * 90\% * x + 231857733 * 10\% * 0.6x =$				158085980
	$208671960 x + 23185773 * 0.6x =$				158085980
	$x =$ विदेशगामी पोत दर				0.71
	तटीय पोत दर = $0.6 x$ विदेशगामी पोत दर				0.43

प्राधिकरण के अनुमानों के अनुसार बर्थ भाड़ा का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	पैनामैक्स विदेशी जलयान	हैंडीमैक्स विदेशी जलयान	योग
i	जहाज दिन उत्पादन	टन / दिन	20000	20000	
ii.	औसत पार्सल आकार	टन	24000	24000	
iii.	प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित टन भार	टन	3577000	1533000	5110000
iv.	पोतों की संख्या (iii / ii)	संख्या	149	64	213
v.	बर्थ दिनों की औसत संख्या (iv / i)	दिन	179	77	256
vi.	बर्थ घंटे की संख्या {24 घंटे x (v)}	घंटे	4292	1840	6132
vii	प्रतीक्षा समय की ओर अतिरिक्त घंटे {4 बजे x (iv)}	घंटे	596	256	852
viii	कुल घंटे	घंटे	4889	2095	6984
ix.	औसत जीआरटी	जीआरटी	38000	22000	
x.	कुल जीआरटी घंटे (ix * viii)	घंटे	#####	46092200	231857733
xi.	राजस्व की आवश्यकता	रुपये			158085980
	विदेशगामी पोत का कार्य 90% और तटीय पोत 10%)				
	$231857733 * 90\% * x + 231857733 * 10\% * 0.6x =$				158085980
	$208671960 x + 23185773 * 0.6x =$				158085980
	$x =$ विदेशगामी पोत दर				0.710
	तटीय पोत दर = $0.6 x$ विदेशगामी पोत दर				0.426

अनुलग्नक - II

भंडारण प्रभारों के परिकलन की गणना (ओटी-1)

क्र. सं.	विवरण	निशुल्क दिवस	प्रथम स्लैब	द्वितीय स्लैब	तृतीय स्लैब	योग
1	इष्टतम क्षमता		51,10,000			
2	प्रत्येक स्लैब में दिन	10	5	5	5	
3	प्रत्येक स्लैब में कार्गो का%	75%	10%	10%	5%	100%
4	प्रत्येक स्लैब में मात्रा	38,32,	5,11,000	5,11,000	2,55,500	51,10,0

		500				00
6	प्रदत्त महत्व		1.00	1.50	2.00	
7	प्रत्येक स्लैब में भारित मात्रा (औसतन प्रत्येक स्लैब में 50% समय लिया गया)		12,77,500	44,71,250	44,71,250	1,02,20,000
8	राजस्व अपेक्षा					1,44,59,789
9	औसत प्रशुल्क प्रति टन प्रति दिन					1.41
10	प्रत्येक स्लैब का प्रशुल्क		1.41	2.12	2.83	
11	प्रत्येक स्लैब से राजस्व		72,29,895	54,22,421	18,07,474	1,44,59,789
			(511000x2.5 xदरमान+ 511000x5xदरमान+ 255000x5xदरमान)	(511000x2.5 xदरमान+ 255000x5xदरमान)	(255000x2.5 xदरमान)	

अनुलग्नक - III

कोलकाता पत्तन न्यास

सभी प्रकार के कोयले/कोक/ चूनापत्थर/ अन्य शुष्क बल्क कार्गो के बाहरी टर्मिनल-1, हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में तटीय जेटी की स्थापना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।

1. परिभाषाएं

इस दरमानों में, जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- 'तटीय पोत' का अर्थ नौवहन महानिदेशक / सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस प्राप्त भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से भिन्न कोई पोत होगा।
- 'दिन' का अर्थ वह अवधि जो दिन के प्रातः 6 बजे से आरंभ होकर अगले दिन प्रातः 6 बजे समाप्त होगी।
- 'निशुल्क अवधि' का अर्थ वह अवधि जिसके दौरान कार्गो को विलंब शुल्क रहित भंडारण की अनुमति हो तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- विलम्ब तथा इस अवधि में सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां एवं टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- 'प्रतिदिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

2. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:**(i) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड**

- (क). "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिये भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
 - तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
 - तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

*केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

- (ख). विदेशी ध्वज का पोत पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिये लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपये में निर्धारित और वसूल किये जायेंगे।

(ii) **पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:**

- (क) सामान्य व्यापारिकलाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।

- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं।

(ग) **रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:**

- ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होंगी।
- ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभावी होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी होंगी।
- नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

(iii) **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:**

- (क) प्रयोक्ता को दरमानों के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। उसी प्रकार से, टर्मिनल आपरेटर, विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर, भारतीय स्टेट बैंक द्वारा घोषित आधार पर से 2% अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर, टर्मिनल आपरेटर एवं प्रयोक्ता दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) वापसियों में विलंब की गिनती, सेवाओं के पूरा होने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, उनमें से जो भी बाद में हो, की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ता द्वारा भुगतान में विलंब की गणना, टर्मिनल आपरेटर द्वारा बिलों को प्रस्तुत करने की तारीख के बाद केवल 10 दिन की, की जाएगी। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में यथा विनिर्धारित सेवाएं लेने से पूर्व किया जाता है तथा/अथवा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया जाता है।

(iv) सभी निर्धारित प्रभार, प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(v) यदि वापसी योग्य राशि 100/- रुपए या उससे कम होंगी, तो वापसी के दावे पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार से टर्मिनल आपरेटर भी कोई अनुपूरक बिल अथवा कम मूल्य लेने के कारण बिल को प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि टर्मिनल को देय राशि 100/- रुपए या उससे कम हो।

(vi) टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य तर्कसंगत स्तर से अधिक के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(vii) सभी तटीय जलयानों के लिए बर्थ भाड़ा प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनु रूपी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।

(viii) (क) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर की है। टर्मिनल आपरेटर, यदि वह ऐसा चाहे तो अपेक्षाकृत कम दर लगा सकता है और/अथवा अधिक रियायत छूट दे सकता है।

- (ख) टर्मिनल आपरेटर भी, यदि वह ऐसा चाहे तो दरों के मान में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि युक्तिकरण से प्रयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती हो और दरों के मान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक हों।

- (ग) परंतु कि टर्मिनल आपरेटर को ऐसा कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने वाली शर्तों में बाद

में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहने होगी, बशर्ते कि निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

- (ix) किसी मद की मात्रा अथवा क्षमता के सकल भार/मापन की गणना करते समय, 0.5 तक के एवं सहित अंश, 0.5 के रूप में माने जाएंगे तथा 0.5 से ऊपर के यूनिट अंश, एक यूनिट के रूप में माने जाएंगे, सिवाय ऐसे मामलों में जहां अन्यथा उल्लेख न हो।

3. बर्थ किराया:

पोतों तथा अन्य प्लवमान जलयान बर्थ के साथ-साथ खड़े पोतों के मास्टरों/मालिकों/एजेंटों द्वारा बर्थ किराया प्रभार निम्नानुसार देय होगा:-

क्रम सं.	पोत का विवरण	दर प्रति घंटा प्रति जीआरटी (रुपयों में)
1.	विदेशगामी पोत	0.710
2.	तटीय पोत	0.426

टिप्पणियां:

- (i) बर्थ भाड़ा उगाही के प्रयोजन के लिए समय की गणना तब से की जाएगी, जब पोत बर्थ पर आता है तथा तब तक की जाएगी, जब तक वह बर्थ को खाली नहीं करता।
- (ii) बर्थ भाड़े में बर्थ पर उपलब्ध कराई गई सेवाओं, जैसे बर्थ पर खड़े रहना, कूड़े-करकट को हटाना, बर्थों की साफ-सफाई, अलाव-व्यवस्था इत्यादि के लिए प्रभार शामिल
- (iii) टर्मिनल आपरेटर के उपकरण की खराबी अथवा बिजली बंद होने से अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से जलयान एक घंटे या अधिक घंटों के लिए जब बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थभाड़ा नहीं लगाया जाएगा।
- (iv) (क) नौचालय हेतु पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के बाद कोई बर्थ भाड़ा नहीं लगाया जाएगा। बर्थ भाड़े की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा में अनुकूल ज्वारभाटे की स्थितियों के लिए अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नौचालन की सुविधाओं के अभाव के कारण पोत का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।
(ख) पोत के मास्टर/एजेंट को केवल अनुकूल ज्वारभाटे की तथा मौसम की स्थितियों के अनुसार, नौचालन हेतु तैयार होने का सिगनल देना होगा।
- (v) गलत सिगनल देने पर दंड बर्थ भाड़ा, एक दिन के (24 घंटे) बर्थ भाड़ा प्रभार के बराबर होगा। 'गलत संकेत' तब होगा, जब पोत तैयार होने का संकेत देता है, जबकि पोत इंजन के तैयार न होने के कारण घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो संचालन पूरा नहीं होता है अथवा जहाज पर आरोपित ऐसे कारणों से जब वह घाट छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है।
- (vi) यदि पोत, टर्मिनल आपरेटर के पास उपकरण उपलब्ध न होने के कारण अथवा उपकरण के खराब होने के कारण अथवा जेटी पर बिजली फेल हो जाने के कारण अथवा टर्मिनल आपरेटर पर आरोपित अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान लगने वाले बर्थ भाड़े के प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति होगी।
- (vii) आउस्टिंग प्राथमिकता/अधिमात भाड़ा:
आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग/प्राथमिकता बर्थिंग देने के लिए दरें एवं शर्तें, इस मामले में वर्तमान सरकारी दिशा-निर्देशों तथा कोलकत्ता पत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित उपबंधों द्वारा नियमित होंगी।

4. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	यूनिट दर प्रति मी. टन (रुपयों में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का कोयला व कोक, चूनापत्थर और तापीय कोयले से भिन्न एवं अन्य शुष्क कार्गो (लौह अयस्क, तथा लौह अयस्क पैलेट)	289.28	173.57
2.	तापीय कोयला, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेट	289.28	289.28

टिप्पणी:

उक्त निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभार, कोयला/कोक, चूनापत्थर तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के पोत से उतरायी के लिए समेकित प्रभार है और उतरायी के पश्चात् इन्हें भंडार स्थल पर ले जाना, स्टैकयार्ड में 10 दिनों तक की निशुल्क अवधि के लिए भंडारण तथा वैगनों ट्रकों पर लदानइससमेकित प्रभार में घाट-शुल्क एवं श्रमिकों तथा/अथवा उपकरण, जहां आवश्यक हो, की आपूर्ति और दरमान विशेष रूप से न निर्धारित अन्य सभी प्रकार के प्रभार शामिल है।

5. भंडारण प्रभार:

स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार, अनुमत निशुल्क अवधि के बाद, निम्नलिखित होंगे:

विवरण	दर प्रति मी. टन प्रति दिन अथवा उसका एक भाग (रुपयों में)
निशुल्क अवधि	10 दिन
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले पांच दिन	1.41
निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद छठे दिन से 10वें दिन तक	2.12
11वें दिन से एवं उसके बाद	2.82

टिप्पणियां:

- निशुल्क अवधि उस दिन के अगले दिन से प्रारंभ होगी, जब कार्गो का कार्य पूरी तरह से संपन्न हो जाता है।
- निशुल्क अवधि के प्रयोजन के लिए, टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल नहीं होंगी।
- भंडारण प्रभार, सभी दिनों के लिए देय होंगे, जिनमें निर्धारित निशुल्क दिनों के बाद कार्गो के ठहराव के कारण टर्मिनल के गैर-कार्य दिवस एवं सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचित छुट्टियां शामिल होंगी।
- कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगेंगे, जब टर्मिनल आपरेटर, प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर, आपरेटर पर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दगी/कार्गो के नौवहन की स्थिति में नहीं होता।

6. विविध प्रभार:

सभी विविध सेवाओं के लिए समेकित प्रभार, जैसे झाड़ू लगाना, वैगनों, ट्रकों का तोलन, कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी इत्यादि के लिए 2.83 रुपये प्रति टन की दर पर उगाहे जाएंगे।

7. उक्त खंड 3 से खंड 6 तक के लिए सामान्य टिप्पणियां:

- प्रशुल्क सीमा को मुद्रा स्फीति से जोड़ा जाएगा किंतु 1 जनवरी, 2018 एवं संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में कमी-वैशी, 60% की सीमा तक होगी। प्रशुल्क सीमा का स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा तथा समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगी।
- वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क, इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जोकि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जोकि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा। तथापि, लाइसेंस धारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व, कम से कम 90 दिनों पर, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15% से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू रहेगा।
- परियोजना के रियायत करारनामा के अंतर्गत नियुक्ति किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया हो, जैसा कि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया है।

- (iv) प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धी पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।
- (v) लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामे में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात् यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामे में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।
- (vii) कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए, 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

अनुलग्नक- IV

निष्पादन मानक

"बाहरी टर्मिनल- 1, हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास, में कोयला/कोक/ चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए तटीय जेटी की स्थापना" की निष्पादन मानक अनुसूची ।

सकल बर्थ उत्पादन

ये प्रतिमान विभिन्न किस्म के कार्गो के लिए टर्मिनल की उत्पादकता (सकल बर्थ उत्पादन) से संबंधित है। कोयला/कोक के मामले में टर्मिनल की सक्षमता (मशीनीकरण, प्रहस्तन विधि) और पार्सल का आकार सकल बर्थ उत्पादन का निर्धारित करेगा। उच्च टर्मिनल सक्षमता और पार्सल का आकार बड़ा होने से उत्पादकता ऊंची होगी। सकल बर्थ उत्पादन का परिकलन एक महीने के दौरान जलयान से प्रहस्तित कुल कार्गो को जलयान द्वारा टर्मिनल पर बिताए गए समय से विभक्त करके और टर्मिनल पर उस महीने में जलयान कार्य दिवसों की संख्या से गुणा करके किया जाता है। जलयानों के कार्यदिवसों की संख्या का निर्धारण करते समय, भीजल यानों द्वारा उस माह में बिताया एकल घंटों में से प्रति जलयान 4 घंटे की बर्थ छूट को कुल घंटों में से घटा दिया जाता है और उसे 24 से भाग किया जाता है।

कोयला/कोक/चूनापत्थर और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए सकल बर्थ उत्पादन के मानक इस प्रकार हैं:

- पानामैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ
- हैंडीमैक्स पोतों के लिए सकल बर्थ उत्पादन – 20,000/दिन/बर्थ

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 0.70

सुपर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय:

सुपर्दगी प्रचालन के लिए टर्न-अराउंड समय एक महीने में कार्गो के लदान में लगे समय को जोड़कर उसे तैनात रेकों की संख्या से विभक्त करें।

शुष्क बल्क कार्गो के लिए रेक समय (एकल प्रचालन) लदान पूर्व और पश्च के लिए अपेक्षित बाह्य कार्यकलापों अर्थात् खाली रेक को लगाना, भरे रेक की मार्शलिंग तथा बाह्य टर्मिनल- 1 पर नामित विनिमय स्थल सहित अधिकतम 3 घंटे है।

निर्धारित निष्पादन मानक को पूरा करने में कमी के मामले में महत्व- 0.30

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 14th August, 2018

No. TAMP/76/2017-KOPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for fixation of reference tariff for the project of Setting up of Outer Terminal-I alongwith all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis for a concession period of thirty years at Haldia Dock Complex, as in the Order appended hereto.

Tariff authority for major ports
Case No. TAMP/76/2017-KOPT

Kolkata Port Trust

QUORUM

Applicant

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 31st day of July 2018)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of reference tariff for the project of Setting up of Outer Terminal-I alongwith all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis for a concession period of thirty years at Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. This Authority had passed an Order no. TAMP/57/2011-KOPT dated 18 June, 2012 fixing upfront tariff for a Mechanized berth to handle coal and a Multipurpose berth to handle coal, iron ore and other bulk cargo to be set up at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali alongwith all required back-up facilities on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) basis in pursuance of the upfront tariff guidelines.

2.2. Subsequently, based on the provisions contained in the Reference Tariff Guidelines of 2013, the KOPT in July 2016 had submitted a proposal for fixation of Reference tariff for the project of “Setting up of Outer Terminal-I along with all required associated facilities on Design, Build, Finance, Operate, Transfer (“DBFOT”) basis” at Haldia Dock Complex for a concession period of thirty years, by adopting the upfront tariff fixed in respect of the Mechanised berth at Shalukkhali in the year 2012. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/45/2016-KOPT dated 16 August 2016 has approved the Reference tariff for the Outer Terminal-I.

3.1. In this backdrop, the KOPT under cover of its letter dated 20 November, 2017 has made the following submissions:

- (i) Based on the Order passed by the Authority in August, 2016, the KOPT had issued Request for Qualification (RFQ) and Request for Proposal (RFP) for the project. However, due to non-submission of Price Bids by the bidders who qualified through the RFQ process, the bidding process for the project got discharged in March 2017.
- (ii) Subsequently the KOPT has decided to re-structure the Outer Terminal – I project parameters, based on the inputs received from the bidders of the earlier tender pertaining to productivity etc.
- (iii) Accordingly, KOPT engaged IPA to restructure the project and submit revised Feasibility Report. IPA has submitted its revised Feasibility report alongwith the reference tariff for the subject proposal with draft Scale of Rates (SOR) and performance Standards in October 2017.
- (iv) The KOPT has already invited RFQ for the said project of Outer Terminal-I based on the capital cost estimates as per the said revised Feasibility report submitted by IPA. The due date of RFQ process is 11 December 2017.
- (v) Thus, a reference tariff proposal in respect of subject project alongwith draft SOR and performance Standard is being furnished.
- (vi) The aforesaid reference tariff proposal will be placed in the next meeting of the Board of Trustees for ratification and will be provided in due course of time.

3.2.
below:

The other main submissions made by the KOPT vide its letter 20 November 2017 are summarized

- (i) The HDC handled 34.14 million tonnes of cargo during the financial year 2016-17 against its assessed capacity of 38 million tonnes. During last few years, the traffic handled at HDC is as follows:

(in Million Tonnes)

Year	POL	Iron Ore	Fertilizers & Raw Materials	Coal	Containers	Other/ Misc. Cargo	Total
2010-11	9.65	5.95	0.46	8.18	2.84	7.92	35.00
2011-12	7.91	3.94	0.52	7.29	2.62	8.74	31.02
2012-13	6.19	1.71	0.39	6.48	2.87	10.44	28.08
2013-14	6.10	2.17	0.56	6.95	2.23	10.50	28.51
2014-15	5.52	2.34	0.80	7.24	1.96	13.15	31.01
2015-16	7.09	0.87	0.64	7.27	1.37	16.27	33.51
2016-17	6.78	1.16	0.47	7.34	2.47	15.92	34.14

The traffic at HDC has declined from 42.34 million tonnes in 2005-06 to the minimum of 28.08 million tonnes in 2012-13. Such decline in traffic is due to reduction in handling of iron ore (environmental/ mining issues) and POL (crude oil diversion to Paradip) coupled with the reduction of draft in the river resulting in smaller vessels/vessel with smaller parcel size calling at Port. The reduction of traffic is also attributable to two competitive ports Paradip and Dhamra taking away HDC traffic as these two ports are having deeper drafts.

- (ii) Kolkata/Haldia have a vast hinterland, comprising of the entire Eastern India including West Bengal, Bihar, Jharkhand, eastern part of Uttar Pradesh, north east of Madhya Pradesh, Chhattisgarh, Assam and other North Eastern States and the two landlocked neighboring countries viz. Nepal and Bhutan. But the primary hinterland consists of West Bengal, Jharkhand and Bihar which have major industries consuming fuel/raw materials imported through this port. The industrial development, commerce and trade of this vast hinterland are inseparably linked to the life and development of Kolkata Port and vice-versa.
- (iii) The existing facilities for handling dry bulk at Port is as follows:

Berth	Length in m	Cargo Handled	Capacity* (million tonnes)	Remarks
Inside Dock Basin				
Berth 2	260	Coal, Coke, Limestone, Iron ore	4.00	2 MHC's for loading/unloading of coal
Berth 3	337	POL products, Paraxylene, Chemicals	1.75	Bare berth
Berth 4	284	Coal, Coke, Ore	3.70	Mechanized berth for loading Thermal coal
Berth 4A	245	Coal	3.50	Mechanized berth for unloading Coal
Berth 4B	181	Coal, coke, iron ore	4.00	2 MHC's for loading/unloading of coal
Berth 6 & 7	234	Vegetable oil, chemicals, iron ore	2.00	Berth no. 6 & 7 is presently used for unloading of Liquid cargo
Berth 8	218	Coal, coke	4.00	2 MHC's for loading/unloading of coal
Total:			22.95	

(*) Capacity as re-assessed by HDC.

- (iv) The Present Coal Berths Occupancy (BO) & Capacity at Port is as follows:

Berth No	Cargo	BO 2013-14	BO 2014-15	BO 2015-16	BO 2016-17	Capacity of Coal Berths as on Oct 2017
2	Coal	81.10%	85.98%	86.43%	78.11%	**19.20 MMT
8	Coal	79.88%	83.78%	88.02%	78.62%	
4A	Coking coal	73.71%	65.99%	70.71%	71.99%	
4B	Mix coal	64.82%	76.69%	83.74%	78.90%	
All	All coals	62.12%	58.80%	71.35%	66.59%	
Total	All 13 berths	*69.53%	*66.92%	73.98%	69.38%	

*Excluding Berth No. 5

** Berth No. 2, 4, 4A, 4B & 8.

- (v) The projects undertaken for handling of dry bulk cargo at port are as follows:
- The proposal to construct OT 1 was first mooted during 2008-09. In order to handle the incremental volume of dry bulk cargo at HDC, the port authorities decided to construct a riverine multi-purpose jetty downstream of the 3rd Oil Jetty along with all required back- up facilities through PPP on DBFOT basis. The HDC authorities invited RFQ during February, 2010 for the project. However, the project was withheld due to other developments in the Port.
 - The Port is currently constructing a floating jetty for handling barges which will bring coal from Sagar Roads handled through transloader and transshipment operations. The assessed capacity of this jetty is around 2.5 MTPA. This facility is expected to be completed and commissioned by the end of the year 2017. The floating cranes for transloading operations are also expected to be in place by the end of the year 2017.
 - Due to growing need for handling dry bulk and other developments in the hinterland, HDC has decided to review the proposal afresh with reference to the traffic demands and to execute through PPP. Accordingly, HDC commissioned IPA to prepare a Feasibility Report. The Feasibility Report for the setting up of Riverine Jetty at Outer Terminal-1 as has been submitted by IPA.
- (vi) The Salient features of the project are as follows:
- The berth will be located 30 m from the mooring dolphin MD 4 of the 3rd Oil Jetty and will be aligned along the line joining MD 3 and MD 4 making an angle of 63° east of north considering design vessel size as Panamax bulk carrier with dimensions of DWT 83,000; LOA 230 M; Beam 32 M; Loaded draft: 14.5 M; Parcel size 30,000 Te for 7.5 M draft at Haldia.
 - The length of berth will be 270 m and the width of the berth will be 25 m. This will facilitate operation of the Harbour Mobile Cranes with hopper and conveyors. There will not be any usage of dumpers and trucks for movement of cargo.
 - The location of the stackyard has been explored based on the availability of various yard spaces, their relative location, *vis – a – vis* the location of the berth, external road and rail connectivity corridors with regard to possible right of way. Finally, the location of stackyard has been identified at the open yard west of existing Tata yard beyond Navy Land.
 - The coal unloaded is transferred to a stacking area located west of Tata Yard. The advantage of this is that the stockyard can be expanded in a linear fashion and the railway yard will be close to the stockyard. The stackyard layout will be rectangular of overall size 750 m x 240 m. There will be 3 rows of stockpiles each of size 100 m x 50 m. There will be two tracks for stackers & reclaimers each of 16 m width running in between the rows of stacks. There will be a 5 m service road running all around the yard for maintenance as well as to enable truck movement of cranes, trucks etc. The entire stackyard will be surrounded by a high compound wall for dust control.
 - Ship – Shore Transfer**
The Harbour Mobile Crane proposed will be a tyre mounted, travelling, slewing, luffing machine designed to operate on the berth taking into account the ship sizes and tidal conditions. Though the purpose of the proposed cranes is to unload the coal from the bulk cargo ships, it will be specified to suit for both loading/ discharging of vessel ranging from 5,000 DWT to 80,000 DWT at all load/ ballast and tide conditions. The overall parameters of the Harbour Mobile cranes shall be as follows:

Type	Tyre mounted travelling, slewing and Luffing type Mobile Harbour cranes – 4 rope type fitted with grabs
No of Equipment proposed	2 (Two)
Cargo to be handled	Coal & coke of various grades and densities, Limestone and other dry bulk cargo.
Hoist Capacity Four Rope Grab Operation	Safe Working Load on hook 100t up to 22 m radius 40t up to 32 m radius
Operating Ship Size	5,000 DWT to 80,000 DWT
Travel Speed (Long Travel)	4.8 km/hr
Hoisting speed with 40 t Grab Hoisting speed with 100 t hook	72 m/min 28 m/min
Load on tyres	Around 5 MT / sq. m
Load per outrigger pad	Around 2 MT / sq. m
Slewing Speed (min)	1.7 - 2.0 rpm
Slewing Range	360 deg.
Luffing Speed	Max. luffing speed – Approx. 80 m/min
Outreach Maximum	42 m
Lift height over Top of Berth	Min. 42 m
Lift height Below Top of Berth	12 m (minimum hoisting height on hook)

(f) **Berth – Stockyard Transfer**

The coal unloaded by the two Harbour Mobile cranes will be transferred to a single dock conveyor through hoppers integral with the cranes. The dock conveyor will be at an elevation on the jetty and located on the rear side. It will have a rated capacity of 2000 TPH and a designed capacity of 2400 TPH. This dock conveyor will run for the entire length of the berth. At the end of the berth, there will be a transfer tower for transferring the coal to the next conveyor. The conveyor on the berth will be closed on three sides with only opening on the front side to let the short conveyors from the mobile Harbour cranes to transfer into the dock conveyor.

The coal from the berth conveyor will be conveyed up to the stockyard area. In the yard area, the stockyard conveyors are laid to receive, stock pile the coal as per yard configuration. The capacity of yard conveyors will be in line with the preceding conveyors viz. 2000 TPH rated and 2400 TPH designed. This conveyor will run inside a closed gallery.

(g) **Stockyard Equipment**

The equipment in a coal stockyard normally consists of Stacker, Reclaimer or Stacker cum Reclaimer. The stacker cum reclaimer travels under the control of an operator, and places the coal in windrows which are ultimately formed in geometric shaped stockpiles. The Stacker cum Reclaimer being a combination machine is proposed for stacking and/ or reclaiming coal to/ from the stock piles. During the stacking mode, the coal received from the Harbour mobile cranes through the conveyors is stacked through the boom conveyor on to the stock pile. In the reclaiming mode the bucket wheel of the machine reclaims coal which puts the same through the boom conveyor and central chute of the machine onto the yard conveyor which is directed onto to the wagon loading conveyor line for loading into the wagons.

(h) **Wagon loading system**

The coal and other dry bulk cargoes will be evacuated from the stockyard both by rail and road. The evacuation by rail is planned to the extent of 80% of the throughput i.e. about 4 MTPA. A rapid wagon station with a silo is proposed to be installed as part of the system. This system will consist of a concrete silo of about 2000 tons holding capacity and fitted with a rapid loading chute with electronic pre-weighing bins, sensors and a cascade chute. Prior to the placement of the rake below the silo, the silo will be preloaded to its capacity so that at least half a rake of material is already available and once the loading from silo starts, the conveyor system feeding the silo is started and filling carried out to be in line with the commensurate requirement. There will be a conveyor running from the stockyard up to the wagon loading silo. The rake will be in motion at a controlled speed. While, one main line of about 1400 m long will be required for in-motion wagon loading the other line is required for

engine escape after placement of empty rake and for receipt of an additional empty rake kept ready for loading. All the railway operations from exchange yard to the rapid wagon loading station and within the yard proposed will be done by diesel locomotives.

(i) **Truck loading system**

As stated above 20% of the total throughput is expected to be handed by Road. It is planned to install a truck loading station which essentially consists of a truck loading silo under which the dumpers are positioned for loading. The dumpers get loaded by gravity with articulation of a loading chute which directs pre weighed quantity from the silo through a bin. The cycle time for loading a dumper of 20 tons payload will be about 7 minutes which includes time for positioning of the dumper, loading and removal and the start of next cycle for the next dumper.

(j) **Other Equipment**

During final stage of ship unloading operation when the coal leftover in each hatch is not enough for the Harbour Mobile Crane to operate, front end loaders are deployed to accumulate the material. It is proposed to plan for four Front end loaders for the purpose and during other times they may be deployed in stockyard area.

- (vii) The summary of equipment planning for the proposed facilities for ensuring unloading operations uninterrupted is as follows:

Main Equipment:	Quantity
Mobile Harbour Cranes	2 Nos.
Stacker cum Reclaimer	2 Nos.
Rapid Wagon loading system with Silo	1 No.
Lorry loading silo	1 No.
Conveyors:	
Elevated Conveyors from Berth to Stackyard	1090 m
Ground level Conveyors in the Stackyard area	1470 m
Elevated Conveyors from Stackyard to Wagon loader silo	155 m
Elevated Conveyor to Truck Loading Silo	About 15 m
Other Equipment:	
Baby Dozers (Front end loaders)	4 Nos.
Other Equipment & Works	
In-motion Rail weigh bridge	1 No
Road Weigh Bridge	1 No
Illumination including High mast lighting	1 Lot
Workshop Facilities	1 Lot
Water supply and distribution system	1 Lot
Dust suppression and Firefighting facilities	1 Lot

- (viii) Mainly Coal, Coke, Limestone and other compatible dry bulk cargoes are proposed to be handled at this facility. Based on the traffic projections, the expected future traffic of coal & coke is as follows:

(Traffic in million tonnes)

Year	Trend Based Projection	Customer Interaction Based Projection	Average of Both
2017-18	10.35	11.54	10.96
2018-19	10.72	12.57	11.66
2019-20	11.11	13.94	12.53
2020-21	11.52	16.20	13.86
2021-22	11.95	16.74	14.35
2022-23	12.39	17.12	14.77
2023-24	12.87	17.52	15.21
2024-25	13.37	17.91	15.64
2025-26	13.90	18.31	16.11
2026-27	14.45	18.80	16.63
2027-28	15.04	19.14	17.18

Based on the above projection and present capacity of the HDC to handle coal, projects on anvil, the KOPT proposed to develop a berth with an optimal capacity of 5.11 MTPA.

- (ix) The expected traffic at the proposed Riverine Jetty at Outer terminal is as follows.

Year	Projections in Million tonnes
2020-21	1.25 (6 Months)
2021-22	2.50
2022-23	2.75
2023-24	3.03
2024-25	3.33
2025-26	3.66
2026-27	4.03
2027-28	4.43
2028-29	4.87
2029-30	5.11
2030-31	5.11

- (x) The tariff proposal is based on the Upfront Tariff Guidelines 2008 in the terms of clause 2.4 of “Revised Guidelines for Determination of Tariff at Major Port, 2013. As per the Upfront Tariff guidelines 2008, the tariff structure for the services rendered at a Coal terminal shall be on based on the Annex-III of the 2008 guidelines lines. The details are given under heads of Optimal capacity – (a) Optimal Quay capacity (b) Optimal yard capacity Capital cost, Operating Cost, Annual Revenue Requirement, Framing of Scale of Rates, as discussed hereinafter.

- (xi) **Calculation of Optimal Capacity:**

The optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity. The optimal capacity is the lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity.

- (a) Optimal Quay capacity

As per Guidelines, the optimal quay capacity is 70% of the maximum or possible quantity of coal that could be loaded (in the case of loading terminal) or unloaded (in the case of unloading terminal) on to or from the ship in a period of one year expressed in tons. The formula is:

$$\text{Optimal quay capacity} = 0.7 \times \left[\frac{S1\% \times P1}{100} + \frac{S2\% \times P2}{100} \right] \times 365$$

S1 - Percentage share of capacity of capesize vessels

P1 - Ship day output of capesize vessels

S2 - Percentage share of capacity of Panamax vessels

P2 - Shipday output of Panamax vessels

Since S1, S2 and S3 are to be determined taking into consideration the draft availability and type of vessel expected to be handled at a particular port, in the present proposal, the share of Panamax vessels and Handymax vessels is considered as 70% and 30% respectively based on the current trend.

Although the Guidelines fixed the norm of 40000 MT & 35000 MT for loading & unloading of coal respectively for a Panamax vessel per day and 20000 MT & 15000 MT for loading & unloading of coal respectively for a Handymax vessel per day, in view of the lock gate constraint and the draft available at Haldia, the average handling rate of 20000 MT per day only is considered in the calculations for arriving at the Optimal Quay capacity. Accordingly, the Optimum Quay Capacity works out to 5.11 MTPA as under:

S.No.	Particulars		
	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different Cargo items		
	%age share of capacity of Panamax vessels	S1	70%
	%age share of capacity of Handymax vessels	S2	30%

(b)	Ship day output (Tonnes)		
	Shipday output of Panamax vessels	P1	20000
	Shipday output of Handymax vessels	P2	20000
(c)	Optimal capacity of the terminal		
	$[(0.70 \times \{(S1 \times P1) + (S2 \times P2)\}) \times 365]$		51,10,000
	Say		5.11 MTPA

(b) Optimal Yard capacity

The optimal yard capacity is 70% of the maximum quantity of coal that could pass through the yard. The formula is:

$$\text{Optimal Yard capacity} = 0.7 \times A \times U \times Q \times T \text{ tons}$$

A - Area of the yard made available by the port for development in sq.m.

U - Percentage of total yard area that could be used for stacking

Q - Quantity that could be stacked per sq.m. of area

T - Turnover ratio of the plot in a year

	Optimal Yard Capacity	
i	A= Area of the yard made available by the port as usable storage (in m2)	75000
ii	U = Percentage of total yard area that could be used for stacking	Exact area of stack yard taken as usable
iii	Q = Quantity that could be stacked per m2 of area	5.2
iv	T = Turnover ratio of the plot in an year	20
	Optimal yard capacity	
	$(0.7 \times (A \times U\% \times Q \times T \text{ tons}))$	54,60,007
	Say	5.46 MTPA

Hence the optimal capacity of the terminal is considered as 5.11 MTPA.

- (xii) The total capital cost of the project estimated by KOPT is ₹. 481.47 Crores. The breakup of the estimation submitted by KOPT is as follows:

Civil Works	₹. in Crores.
Construction of berth structure 270 m x 25 m	57.40
Construction of one approach trestles	13.00
Construction of Transfer towers	0.75
Hardening of stack yard	72.20
Concrete paving of two stock piles for dry bulk cargo	5.05
Two tracks for stackers and reclaimers	7.80
Service Roads	8.33
Miscellaneous buildings	5.80
Extension of railway tracks upto wagon loading yard and provision of sidings	19.46
Compound wall	1.30
Total Civil Cost	191.09
Mechanical& Electrical Cost	
Mobile Harbour Cranes -2 Nos	51.00
Elevated conveyor system	20.16
Ground level conveyor system	17.64
Stacker cum Recalimer	43.06
Shunting Loco	20.00
Wagon Loading Silo	15.00
Lorry loading Silo	8.00

Baby dozers (FELs)	1.16
Other Equipment, Weigh Bridge, Work Shop facilities etc.	7.30
Dust Suppression, Water Supply etc.	12.00
Electrical Works	15.90
Total Mechanical / Electrical Cost	211.22
Total Capital Cost excluding GST/Contingencies/Misc costs/ Prel. Exps.	402.31
Detailed Designs & Project Supervision costs @2%	8.05
Contingencies @ 3%	12.07
GST on Civil works @ 18% only (GST on Mech/Elect works not considered)	36.11
Misc costs @ 5%	22.93
GRAND TOTAL – CAPITAL EXPENDITURE	481.47

(xiii) Calculation of Total Operating Cost

₹. Lakhs

Sl. No.	Particulars	Cargo Activity	Berthing Activity	Total Amount
1.	Repairs & Maintenance Cost	1804.01	74.68	1878.69
a)	Civil Works (1% of capital cost)	173.92	74.68	248.60
b)	Mechanical Works (7% of capital cost)	1507.38		1507.38
c)	Electrical Works (7% of capital cost)	122.71		122.71
2.	Power and Fuel cost	699.70		699.70
a)	Power for Operation of HMCs and illumination of terminal (1.4 units per ton x 51.1 lakh tons x ₹. 8.31 per unit)	594.50		594.50
b)	Fuel cost for operation of Front End Loaders/Baby dozers – 4 Nos (12 ltrsph x ₹. 58.348 per litre x 8 hrs of operation per loader x 3 loaders per vessel and idle time/mobilisation)	35.80		35.80
c)	Fuel cost for operation of Loco – 1 No (30 litresph x ₹. 58.348 per litre x 3965 hrs of operation)	69.40		69.40
3.	Other Expenses (@ 5% of Gross value of assets for cargo handling activity)	2033.97		2033.97
4.	Insurance (@ 1% of Gross value of assets)	406.80	74.67	481.47
5.	Lease rentals	925.63		925.63
a)	Land area of 265470 m ² x ₹. 27.346 per sq mtr p.m x 12 months	871.14		871.14
b)	Water front area of 33210 m ² x ₹. 13.673 per m ² x 12 months	54.49		54.49
6.	Depreciation	2080.97	236.72	2317.69
a)	Civil structures - (3.17% of capital cost)	551.34	236.72	788.06
b)	Mechanical Works (6.33% of capital cost)	1363.10		1363.10
c)	Electrical Works (9.50% of capital cost)	166.53		166.53
7	Total Operating Cost	7951.08	386.07	8337.15

(xiv) Calculation of Annual Revenue Requirement

As per TAMP guidelines, the Annual Revenue Requirement is the aggregate of operating cost and Return on Capital @ 16% on capital employed. The following table provides the calculations.

(a) Revenue Requirement for Cargo Handling Activity

(₹. in lakhs)

Estimated Revenue Requirement	Amount
(a) Operating Cost	7951.08
(b) Return of Capital Employed @ 16%	6508.70
Total Revenue Requirement (a) + (b)	14459.79

(b) Revenue Requirement for Berthing Activity

(₹. in lakhs)

Revenue Requirement - Berthing Activity	Amount
(a) Operating Cost	386.07
(b) Return on Capital Employed @ 16%	1194.79
Total Revenue Requirement (a) + (b)	1580.86

(c) Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling Activity):

The TAMP guidelines, prescribed that the Annual Revenue Requirement (ARR) of Cargo handling activity be divided into three categories i.e. Cargo handling charges, Storage Charges and Miscellaneous charges at @ 98%, 1% and 1% respectively. Accordingly, the ARR is further apportioned as under:

(₹.in lakhs)

Activity		Amount
a) Cargo Handling Charges	98%	14170.59
b) Storage Charges	1%	144.60
c) Miscellaneous Charges	1%	144.60
Total Revenue Requirement (a) + (b) + (c)	100%	14459.79

3.3. Based on the Optimum capacity of the cargo to be handled at the proposed project facilities and the annual revenue requirement, the KOPT has sought approval for the following:

(i) Cargo Handling Charges

The share of Overseas and Coastal movements for Dry Bulk Cargo (Coal, Limestone etc.) is considered to be around 90% and 10% respectively. Accordingly, the following Cargo Handling Charges are proposed at the Terminal.

Sl. No	Commodity	Unit Rate in ₹. per Metric Tonne or part thereof	
		Foreign	Coastal
1	All types of Coal / Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets).	288.87	173.32
2	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets.	288.87	288.87

(ii) Storage Charges

The Annual Requirement towards storage charges is Rs.144.60 lakhs. It is expected that only 25% of the cargo may be stored beyond the free days of 10. Accordingly, the working of Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period is as under:

Working for calculation of Storage Charges (OT-1)						
S. No.	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab	Total
1	Optimum Capacity	51,10,000				
2	Days in each slab	10	5	5	5	
3	%age of cargo in each slab	75%	10%	10%	5%	100%
4	Qty in each slab	38,32,500	5,11,000	5,11,000	2,55,500	51,10,000
6	Weights assigned		1.00	1.50	2.00	
7	Weighted Qty in each slab		12,77,500	44,71,250	44,71,250	1,02,20,000

	(50% time taken in each slab on an average)					
8	Revenue requirement					1,44,59,789
9	AvgTariff per ton per day					1.41
10	Tariff for each slab		1.41	2.12	2.83	

Hence, the proposed storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period are as follows:

Description	Rate in ₹. per MT per Day or part thereof
Free period	10 days
First five days after expiry of free period	1.41
6th day to 10th day after expiry of free period	2.12
From 11th day onwards	2.83

Notes

- (i) Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of cargo.
 - (ii) For the purpose of free time, terminal's non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
 - (iii) Storage charge shall be payable for all days including terminal's non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
 - (iv) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.
- (iii) **Miscellaneous Charges**
Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons/trucks, receiving/delivery of cargo is proposed to be charged for all Dry Bulk Cargo is as under:

Sr. No.	Particulars	₹. in lakhs
i.	Revenue Requirement (a)	144.60
ii.	Capacity of the Terminal (lakh tons per annum) (b)	51.10
	Misc charges per tonne (a) / (b)	2.83

Hence, the proposed Miscellaneous charges is ₹ 2.83 per tonne for all Dry Bulk Cargo.

- (iv) **Berth Hire Charges**

The number of ships expected with a parcel size of 24000 MT is 213 Nos. With a shipday output of 20000 MT and the average number of days of working as 255.5, the Total GRT hrs work out 2318.58 lakhs. Based on the required ARR, the Berth hire charges are worked out as under:

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax	Handyma x	Total
1.	Shipday output	Tonnes/day	20000	20000	
2.	Average Parcel size	Tonnes	24000	24000	
3.	Tonnage Expected to be handled	Tonnes	35,77,000	15,33,000	51,10,000
			70%	30%	100%
4.	Expected number of vessels (3./2.)	Nos	149	64	213
5.	Avg number of Berth days (3/1)	Days	178.85	76.65	255.50
	(365 days x 70%)				
6.	Total berth hours (5x24)	Hours	4,292	1840	6132
7.	Addl Berth Hrs	4 hrs/vsl	596	256	852

	(waiting at Berth)				
8.	Total Hrs for GRT calculations		4,889	2,095	6,984
9.	Average GRT	Tonnes	38000	22000	
10.	Total GRT hours (9*8)	GRT hrs	18,57,65,533	4,60,92,200	23,18,57,733
11.	Revenue Requirement	₹.			15,80,85,980
12.	Average Berth Hire per GRT/Hr				0.6818
Working for Foreign / Coastal Berth Hire Rate					
13.	Total GRT Hrs				23,18,57,733
14.	GRT Hrs for Foreign Vessels			90%	20,86,71,960
15.	GRT Hrs for Coastal Vessels			10%	2,31,85,773
16.	Weighted GRT hours of Coastal vessels			60%	1,39,11,464
17.	Hence Total GRT hrs for calculation of Berth hire				22,25,83,424
18.	Berth Hire for Foreign Vessel (11./17.)				0.7102
19.	Berth Hire for Coastal Vessel			60%	0.4261

Hence, the proposed Berth Hire Charges are as follows:

	Berth hire charges per GRT per hour	Amt in ₹.
	Overseas : Coastal Ratio = 90 : 10	
i)	Foreign vessels (Rs. per GRT per hour)	0.710
ii)	Coastal Cargo (Rs. per GRT per hour)	0.426

3.4.

The Performance Standards proposed by the KOPT are as follows:

- (i) The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo.
- (ii) In case of coal/ coke/ limestone/ other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity.
- (iii) The Gross Berth Output shall be calculated by taking the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the total number of working days of the ships in that month at that terminal.
- (iv) The number of working days of the ships shall be determined by subtracting 4 hours per ship from the total hours spent by all the ships at that terminal in the month in question and dividing it by 24.
- (v) The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke/ Limestone/ Other Dry Bulk Cargoes are as follows:
 - Gross Berth Output for the Panamax Vessels – 20,000/ Day /Berth.
 - Gross Berth Output for the Handimax Vessels – 20,000/ Day /Berth.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 20 November 2017 was forwarded to the concerned users/ user organisations and to the prospective bidders as suggested by the KOPT, vide our letter dated 27 November 2017, seeking their comments. Subsequently, a copy of the proposal was forwarded to the additional prospective bidders as communicated by KOPT vide its email dated 28 November 2017. Some of the users/ user organisations/ prospective bidders have furnished their comments. These comments were forwarded to the KOPT as feedback information. After reminders dated 01 January 2018, 15 January 2018, 01 February 2018 and 3 April 2018, the KOPT has responded vide its letter dated 31 May 2018.

5. Based on preliminary scrutiny of the KOPT proposal, additional information/ clarification was sought from KOPT vide our letter dated 7 December 2017. After reminders dated 01 January 2018, 15 January 2018, 01 February 2018 and 3 April 2018, the KOPT has responded vide its email dated 31 May 2018. The information/ clarification sought by us and the response of KOPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply of KOPT
1.	General	
(i)	As already requested vide our letter of even number dated 27 November 2017, the KOPT to furnish the resolution of the Board approving the proposal under reference.	After a reminder dated 22 June 2018, the KOPT vide its letter No. Ad/0038/PPP/OT-I/VIII/2334 dated 12 July 2018 has furnished a copy of the Board Resolution approving the proposed Reference tariff already forwarded to TAMP.
(ii)	The KOPT has considered optimal capacity of the facility at 5.11 MMTPA. However, the traffic that is estimated to be achieved at the proposed facility in the commencing year of 2020-21 (for 6 months) is only 1.25 MMTPA. This is envisaged to gradually increase on a year on year basis, in such a manner that the facility would operate at its optimal capacity of 5.11 MMTPA only in the year 2030-31. In such a scenario, the KOPT has proposed to create a capacity to the tune of 5.11 MMTPA in the initial stage itself. The KOPT to offer its comments in this regard.	The traffic figures are considered on the basis of a study and interaction with the stake holders, development in the neighboring ports, etc. Going by the current growth rate of cargo at HDC at around 19%, there will be need for additional capacity at HDC for handling dry bulk cargo.
(iii)	The proposed facility is envisaged to handle coal/ coke, limestone and other compatible dry bulk cargo. In this regard, the KOPT to clarify/ furnish the following: (a) The percentage share of each of the cargo item envisaged to be handled at the facility. (b) Reason for adopting the Guidelines as applicable for a coal terminal rather than adopting the guidelines prescribed for a multipurpose berth.	The proposed terminal is envisaged to primarily handle all types of import Coals/ Cokes. Considering uncertainties with respect of Coal imports, for optimum utilization of the facility and providing flexibility to the terminal operator, provision has been proposed enabling handling of other dry bulk cargo as well through the terminal. As such specific cargo share of each type of other dry bulk cargo has not been envisaged. This terminal is primarily planned to handle coal/ cokes. The other dry bulk cargo are only supplementary, which are possible to be handled by the proposed mechanized system <u>at similar output rates</u> . Hence the mechanized cargo handling equipment are planned to suit only dry bulk cargo for unloading, stacking and evacuation. In a Multipurpose Berth both dry bulk and break bulk cargoes are handled. Since, evacuation from berth through trucks/ dumpers is not permitted, handling of cargoes other than dry bulk is not feasible. In this case, since cargo for the project will predominantly be coal/ coke & other dry bulk cargoes, appropriate guideline for coal terminal has been considered.
(iv)	On the ground of uncertainty on import of coal cargo, the KOPT has rightly sought to propose handling of other dry bulk cargo like limestone, iron ore, iron ore pellets etc. While this is a welcome step, the KOPT to consider any other compatible cargo that can be handled at the facility at this stage itself of fixing of Reference tariff on upfront basis and before invitation of bids, particularly in the scenario that the capacity of the facility would be underutilized in the initial years. The KOPT to note that the 2008/ 2013 Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff and intervention by TAMP in a post bid scenario except for the Wholesale Price Index (WPI) indexation.	It is envisaged to handle Coal/ Coke, other dry bulk cargo through the same system proposed at the terminal. KOPT's proposal already contains proposed cargo handling charges for "All types of Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes" under Item 9.2.5 (a) of the Tariff Proposal.
2.	Optimal capacity:	
(i)	Quay capacity:	

(a)	The actual per day productivity achieved in respect of dry bulk cargo viz., coal/ coke, limestone and other dry bulk cargo by Panamax and Handymax vessels for the past three years at HDC including at the berths handled by private terminal operators, to be furnished vessel wise.	<div>The KOPT has attached Berthwise productivity of Coking Coal, other Coal and other dry bulk import cargo for last 3 years at HDC as follows:</div> <table><thead><tr><th></th><th colspan="2">2014-15</th><th colspan="2">2015-16</th><th colspan="2">2016-17</th></tr><tr><th></th><th>Pana max</th><th>Hand ymax</th><th>Pana max</th><th>Handy max</th><th>Pana max</th><th>Hand ymax</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="7">Coking Coal</td></tr><tr><td>Berth-2</td><td>7748</td><td>4765</td><td>8714</td><td>7799</td><td>21950</td><td>22625</td></tr><tr><td>Berth-4A</td><td>18697</td><td>15969</td><td>14808</td><td>14022</td><td>14859</td><td>14679</td></tr><tr><td>Berth-4B</td><td>19578</td><td>1333</td><td>21923</td><td>0</td><td>22015</td><td>0</td></tr><tr><td>Berth-8</td><td>8812</td><td>4371</td><td>7389</td><td>0</td><td>21820</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">Non Coking Coal</td></tr><tr><td>Berth-2</td><td>9344</td><td>9575</td><td>8118</td><td>5571</td><td>23852</td><td>25601</td></tr><tr><td>Berth-4A</td><td>15699</td><td>0</td><td>14890</td><td>0</td><td>14856</td><td>0</td></tr><tr><td>Berth-4B</td><td>24308</td><td>0</td><td>24097</td><td>22435</td><td>22479</td><td>22374</td></tr><tr><td>Berth-8</td><td>6458</td><td>8198</td><td>7787</td><td>6949</td><td>22572</td><td>20233</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">Other Dry bulk (import)</td></tr><tr><td>Berth-2</td><td>7115</td><td>5567</td><td>6722</td><td>5732</td><td>22324</td><td>24645</td></tr><tr><td>Berth-4A</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Berth-4B</td><td>18446</td><td>22450</td><td>15786</td><td>20348</td><td>22413</td><td>23007</td></tr><tr><td>Berth-8</td><td>6265</td><td>5325</td><td>6812</td><td>4773</td><td>22544</td><td>21024</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="7">Overall Dry (import)</td></tr><tr><td>Berth-2</td><td>7116</td><td>8086</td><td>10199</td><td>6580</td><td>22812</td><td>23624</td></tr><tr><td>Berth-4A</td><td>18632</td><td>15788</td><td>14852</td><td>14230</td><td>14853</td><td>15085</td></tr><tr><td>Berth-4B</td><td>20354</td><td>21581</td><td>22314</td><td>18476</td><td>22047</td><td>22886</td></tr><tr><td>Berth-8</td><td>5917</td><td>6541</td><td>8725</td><td>6603</td><td>22778</td><td>21896</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Overall</td><td>16927</td><td>7376</td><td>17057</td><td>7806</td><td>19478</td><td>22450</td></tr></tbody></table>		2014-15		2015-16		2016-17			Pana max	Hand ymax	Pana max	Handy max	Pana max	Hand ymax	Coking Coal							Berth-2	7748	4765	8714	7799	21950	22625	Berth-4A	18697	15969	14808	14022	14859	14679	Berth-4B	19578	1333	21923	0	22015	0	Berth-8	8812	4371	7389	0	21820	0								Non Coking Coal							Berth-2	9344	9575	8118	5571	23852	25601	Berth-4A	15699	0	14890	0	14856	0	Berth-4B	24308	0	24097	22435	22479	22374	Berth-8	6458	8198	7787	6949	22572	20233								Other Dry bulk (import)							Berth-2	7115	5567	6722	5732	22324	24645	Berth-4A	0	0	0	0	0	0	Berth-4B	18446	22450	15786	20348	22413	23007	Berth-8	6265	5325	6812	4773	22544	21024								Overall Dry (import)							Berth-2	7116	8086	10199	6580	22812	23624	Berth-4A	18632	15788	14852	14230	14853	15085	Berth-4B	20354	21581	22314	18476	22047	22886	Berth-8	5917	6541	8725	6603	22778	21896								Overall	16927	7376	17057	7806	19478	22450
	2014-15		2015-16		2016-17																																																																																																																																																																																										
	Pana max	Hand ymax	Pana max	Handy max	Pana max	Hand ymax																																																																																																																																																																																									
Coking Coal																																																																																																																																																																																															
Berth-2	7748	4765	8714	7799	21950	22625																																																																																																																																																																																									
Berth-4A	18697	15969	14808	14022	14859	14679																																																																																																																																																																																									
Berth-4B	19578	1333	21923	0	22015	0																																																																																																																																																																																									
Berth-8	8812	4371	7389	0	21820	0																																																																																																																																																																																									
Non Coking Coal																																																																																																																																																																																															
Berth-2	9344	9575	8118	5571	23852	25601																																																																																																																																																																																									
Berth-4A	15699	0	14890	0	14856	0																																																																																																																																																																																									
Berth-4B	24308	0	24097	22435	22479	22374																																																																																																																																																																																									
Berth-8	6458	8198	7787	6949	22572	20233																																																																																																																																																																																									
Other Dry bulk (import)																																																																																																																																																																																															
Berth-2	7115	5567	6722	5732	22324	24645																																																																																																																																																																																									
Berth-4A	0	0	0	0	0	0																																																																																																																																																																																									
Berth-4B	18446	22450	15786	20348	22413	23007																																																																																																																																																																																									
Berth-8	6265	5325	6812	4773	22544	21024																																																																																																																																																																																									
Overall Dry (import)																																																																																																																																																																																															
Berth-2	7116	8086	10199	6580	22812	23624																																																																																																																																																																																									
Berth-4A	18632	15788	14852	14230	14853	15085																																																																																																																																																																																									
Berth-4B	20354	21581	22314	18476	22047	22886																																																																																																																																																																																									
Berth-8	5917	6541	8725	6603	22778	21896																																																																																																																																																																																									
Overall	16927	7376	17057	7806	19478	22450																																																																																																																																																																																									
(b)	The basis for considering the handling rate of 20,000 tonnes per day to be furnished.	The consultant engaged by KOPT for preparation of the Feasibility Report and Tariff Proposal in respect of the project of OT-I has considered this handling rate based on the average productivity achieved during past year with similar equipment as indicted under para 3.6.1 at page 39 of the Feasibility Report.																																																																																																																																																																																													
(c)	The basis to consider the percentage share of Panamax vessels and Handymax vessels at 70:30 to be explained.	<div>The % share of vessels in last 5 years is given below:</div> <table><thead><tr><th>Year</th><th>Panamax : Handymax</th></tr></thead><tbody><tr><td>2012-13</td><td>71:29</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>77:23</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>83:17</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>78:22</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>78.22</td></tr></tbody></table> <div>The ratio considered is based on the minimum ratio in the past 5 years i.e. the % share of Panamax to Handymax vessels in 2012-13 (71:29).</div>	Year	Panamax : Handymax	2012-13	71:29	2013-14	77:23	2014-15	83:17	2015-16	78:22	2016-17	78.22																																																																																																																																																																																	
Year	Panamax : Handymax																																																																																																																																																																																														
2012-13	71:29																																																																																																																																																																																														
2013-14	77:23																																																																																																																																																																																														
2014-15	83:17																																																																																																																																																																																														
2015-16	78:22																																																																																																																																																																																														
2016-17	78.22																																																																																																																																																																																														
(d)	KOPT to confirm that the operator of the	The port’s consideration is the number of harbour mobil																																																																																																																																																																																													

	proposed facility would not be allowed to deploy higher capacity HMCs at the facility other than the capacity of the HMC considered for quay capacity calculation.	cranes and their minimum capacity to achieve the throughput and handling rate. A higher capacity harbor mobile crane is not objectionable and the operator has to design his berth structure accordingly as per provisions stipulated in this regard.
(e)	KOPT to also confirm that all the dry bulk cargo viz., coal/ coke, limestone and other dry bulk cargo (other than thermal coal, iron ore & iron ore pellets) envisaged to be handled at the facility would have the same productivity levels.	The facility envisaged is that of a dry bulk cargo unloading terminal. The proposed productivity level/ performance standard is 20000 MT per day. In order to achieve desired productivity levels while handling different bulk cargoes, the operator may keep requisite provisions/ make suitable modifications in grab size, conveyor speed etc. to suit the varying bulk densities.
(f)	The KOPT to confirm that the designed capacity of the dock conveyor at 2000 tonnes per hour would be ideal considering the productivity of 20000 tonnes per day through 2 no. of HMCs.	The design capacity of conveyor considered is optimal.
(ii)	Yard capacity:	
(a)	The KOPT has proposed to hand over 265470 square metres of land for the proposed facility. The norms for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the KOPT has considered only 28% of the total area of land i.e. 75000 square metres for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation. The KOPT to justify consideration of only 28% of the total area proposed to be allotted for the facility for stacking and balance 72% for ancillary purposes.	Although the total land earmarked for the BOT operator may be 265470 m ² , part of the area is required for accommodating requisite infrastructure and services. Break-up of utilization of the total area earmarked is as under: 1. Stackyard area - 180000 m ² 2. Conveyor Trestle - 9550 m ² 3. Approach road leading to Main road - 25000 m ² 4. Railway tracks etc - 40920 m ² 5. Trucks parking area, <u>Setting tank, etc.</u> - 10000 m ² Total - 265470 m ² Further, in the total area earmarked for stack yard viz. 180000 sq. m. (750m x 240m), 150 nos. plots of 100 m x 50 m (i.e 75000 sq. mtrs.) are considered to be developed for actual stacking of cargo with remaining area earmarked for a 20 meter wide green belt and Wind barrier, installing stackyard conveyors, stacker reclaimer tracks, transfer houses, service roads, approaches etc.
(b)	The actual stack height for coal/ coke, limestone and other dry bulk cargo achieved at HDC to be furnished for the past three years including at the berths handled by private terminal operators.	No mechanism for recording the stack height is prevalent at HDC. However, maximum stack height at the mechanized Berth No. 4A is about 10m.
(c)	The basis for considering the turnover ratio at 20 to be explained, considering that in the past, while fixing the upfront tariff for a PPP project at KOPT, a turnover ratio of 30 has been considered.	The turnover ratio is based on the rate of evacuation from the stockyard. In this case, a ratio of evacuation from the dwell time of 18 days considered based on the stock pile area of 75000 sq. mtr. The coal stack density of 5.2 tonnes per sq. mtr. and cargo evacuation rate of 15000 tonnes per day (i.e 0.7 * 75000*5.2/15000).
3.	Capital costs:	
(i)	The basis for considering contingencies @ 3%, project supervision @ 2%, GST on civil works @ 18% and miscellaneous cost @ 5% of the civil cost and mechanical cost in the capital cost estimates of cargo handling activity and berthing activity to be furnished.	It is a normal practice to consider 2% and 3% towards Detailed Engineering and project Supervision and Contingencies respectively. GST @ 18% as per new GST rules is applicable on Civil works and accordingly the same has been considered as cap-ex. Miscellaneous component of 5% has been considered in line with the TAMP guidelines.
(ii)	The KOPT to furnish the basis for the quantum of each item of civil work and the document substantiating the base rate considered by it to estimate the civil capital costs under each of the activity viz., Handling activity, Berthing activity and Storage activity.	The Consultant has furnished a letter dated 09.11.2017 in this regard, which has already been forwarded to TAMP along with the Tariff Proposal dated 9.11.2017 sent to TAMP. Copy of the same is furnished by KOPT.
(iii)	The KOPT to furnish documentary evidence in support of the cost of each of the Equipment viz., HMCs, Elevated conveyor system, Ground level conveyor system, Stacker cum Reclaimer,	(The letter dated 09 November 2011 as referred by KOPT is a letter received by it from its Consultant i.e. IPA, wherein the IPA has stated that the cost estimates are prepared based on the data bank available with IPA/ its resource persons. This data is

	Shunting Loco, Wagon Loading Silo, Lorry loading Silo, Baby dozers (FELs) and Weigh Bridge. The workings to arrive at the cost of each of the Equipment as considered in the estimates also to be furnished.	constantly updated by IPA's team of consultants on the basis of resent market costs as tracked from similar and most recent construction / installation. With regard to electrical and mechanical equipment, the IPA letter states that its Consultants make discreet enquiries with reputed manufacturers of such equipment and moderate the costs as most equipment involved are tailor made as per specifications.)
(iv)	The basis for the lumpsum considered for Workshop facilities, dust suppression, water supply and Electrical works to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	The costs considered are on the basis of assessment made by the Consultant for a facility of this size and nature.
(v)	The KOPT to confirm that the base rate considered by it to estimate the civil capital costs as well as cost of the each of the equipment considered under each of the activity viz., Handling activity, Berthing activity and Storage activity, reflect the prevailing/ current market rates.	The base rates considered to estimate the civil capital costs are assessed to be at current market rates. So far as capital cost estimated for each equipment is concerned, the KOPT has referred to a letter dated 09 November 2011 received by KOPT from its Consultant i.e. IPA, wherein the IPA has stated that the cost estimates are prepared based on the data bank available with IPA/ its resource persons. This data is constantly updated by IPA's team of consultants on the basis of resent market costs as tracked from similar and most recent construction / installation. With regard to electrical and mechanical equipment, the IPA letter states that its Consultants make discreet enquiries with reputed manufacturers of such equipment and moderate the costs as most equipment involved are tailor made as per specifications.
(vi)	The Upfront Guidelines for the Coal terminal lists down among other things under Capital cost estimation, the cost towards conveyor gallery and marshalling yard. The reason for not considering the cost of these civil works to be explained.	The costs towards conveyor gallery and railway yard are already included in the capital cost estimates.
4.	Operating Costs:	
(i)	The fuel consumption of 12 litres per hour in respect of baby dozers and 30 litres per hour in respect of loco to be substantiated by documentary evidence.	A Baby dozer is equated with 10T Payloader and accordingly 12 ltrs per hour as Table 3 of TAMP guidelines dated 26 Feb 2008 is considered.
(ii)	The basis for considering cost of fuel in respect of baby dozers for 8 hours of operation per dozer per vessel may be explained. If only 3 dozers shall work in 3 hatches at a given time, consideration of 4 th dozer to be justified.	The assumption for considering 8 hrs. per ship for pooling the cargo has already been given at para 9.2.3. b (ii) (10 of the Tariff proposal. Fuel for 3 dozers only is considered in the proposal as explained in the above para as well as under the fuel cost. One dozer is kept as standby for any breakdown of the other dozers during vessel operation. As has been stated, no fuel is considered for the 4 th Baby dozer in the proposal. Further, the KOPT vide its email dated 22 June 2018 has clarified that 80% of cargo is expected to be evaluated by rail, for which fuel consumption of loco has been considered. The balance 20% of cargo is expected to be handled by Road. However, fuel cost for movement of cargo through dumper for evacuation of cargo by road is not included in operating cost as the entire cost of movement of cargo by road including fuel cost after loading through Silo Truck loader will be borne by importer concerned.
(iii)	KOPT to confirm that the rate of depreciation considered in respect of the various types of assets is as per the provisions of the Companies Act, 2013.	It is to confirm that Depreciation considered in the proposal is on Straight line method as per the Companies Act, 2013.
(iv)	(a) The licence fee for the Dock Interior (inside Custom bounded area) (Bare Land) has been fixed at ₹. 26.28 per sq.m per month vide the Order no. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March 2017. As per the said Order, the said licence fee has come	The entire exercise of awarding the BOT concession and handling over Land was expected to be by April 2018. Hence the applicable first year in April 2018 is considered.

	<p>into effect from 07 April 2016. Therefore, in April 2017, the said licence fee would have got escalated by 2% and the licence fee as applicable as on date would be ₹.26.81 per sq.m per month. However, instead of considering the licence fee as prevailing as on date, the KOPT has applied one more escalation and has calculated the licence fee by considering the rate of ₹.27.35 per sq.m. The KOPT to recalculate the licence fee by taking into account the rate of licence fee at ₹. 26.81 per sq.m per month.</p> <p>(b) The rate of license fee considered for water area also to be reviewed.</p>	<p>The lease rent for water front is considered at 50% of the SOR as per Guidelines only. As stated above, the rate is considered for the 1st year appropriately.</p>															
5.	Annual Revenue Requirement and Handling rates:																
(i)	The basis to consider the ratio of foreign and coastal cargo at 90:10 to be explained.	<p>The ratio of foreign and coastal cargo at 90:10 has been considered on the basis of the average of the actual ratio of foreign and coastal cargo (dry bulk [excluding thermal coal shipment]) handled at HDC in last 3 years, which is as given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Overseas (%)</th><th>Coastal (%)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>89</td><td>11</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>92</td><td>8</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>94</td><td>6</td></tr> <tr> <td>Average</td><td>91</td><td>9</td></tr> </tbody> </table>	Year	Overseas (%)	Coastal (%)	2014-15	89	11	2015-16	92	8	2016-17	94	6	Average	91	9
Year	Overseas (%)	Coastal (%)															
2014-15	89	11															
2015-16	92	8															
2016-17	94	6															
Average	91	9															
(ii)	In the backdrop of the comments of the Adani Ports and Special Economic Zone Ltd (APSEZL) on the proposal of KOPT, evacuation of 75% of cargo within the free period of 10 days to be critically reviewed.	<p>The operator is supposed to be efficient in faster turnover for effective utilization of his assets. Hence 25% cargo attracting storage charges is considered in the proposal.</p> <p>The storage charges considered are less as compared to the storage charges of many coal terminal in India. Considering that the income on storage charges is only 1% of the total APR, which an operator is supposed to charge, the tariff is not considered high.</p> <p>Further, as the revised Model Concession Agreement for PPP project at Major Ports now requires revenue share on 'Per Ton' basis only, the concern of the prospective bidders about revenue sharing on the TAMP prescribed rates no longer exists.</p> <p>However, TAMP may decide.</p>															
(iii)	Evacuation of 75% of cargo within the free period to be substantiated with actuals at HDC during the past three years.	<p>There are no comparable facilities for handling dry bulk cargo through a riverine terminal existing at HDC through which substantiation may be justified with actuals.</p> <p>The average overall dwell time figure for dry bulk for the current FY (upto Feb 2018) at HDC berth inside impounded dock is 33.94 days. However, such dwell times at HDC are not comparable with that proposed under the project as HDC as HDC berths do not have specified cargo storage areas dedicated for each berth as well as there is substantial variation in the cargo mix.</p> <p>Therefore, to realize the capacity of the proposed terminal, the operator is expected to efficiently and effectively utilize its assets and as such evacuation rates within the free period have been considered.</p> <p>Moreover this issue being related to the storage charges, it is added that as the revised Model Concession Agreement for PPP projects at Major Port now requires revenue share on 'Per Ton' basis only, the concern of the prospective bidders about revenue sharing on the TAMP prescribed rates no longer exists.</p>															

(iv)	As regards the proposed storage charges, free dwell time and chargeable slab period, it is brought to the notice of the KOPT that some projects whose tariff was fixed under 2008 Guidelines at Major Port Trusts are facing the issues in relation to reported high storage charges which appear to have impact on the viability of the projects. It is reported by some operators that because of high storage charges they are not in a position to attract traffic to their terminals and the cargo gets diverted to nearby non-major ports and private ports who offer more free dwell time and charge lower storage charges. As stated above, the 2008 Guidelines do not provide for modification of any tariff including free period and storage charges in a post bid scenario. The KOPT to keep in view the above position while firming up the storage charges and free dwell time.	<p>The norms for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Since the proposed evacuation of coal from the stackyard will be through mechanized wagon loading system, the KOPT has considered a dwell time of 18 days and has adopted a plot turnover ratio of 20. Correspondingly, lesser number of free days in storage charges calculation has been considered.</p> <p>Considering that the income on storage charges is only 1% of the total ARR, which an operator is supposed to charge, the tariff is not considered high.</p> <p>Further, as the revised Model Concession Agreement for PPI projects at Major Ports now requires revenue share on 'Per Ton' basis only, the concern of the prospective bidders about revenue sharing on the TAMP prescribed rates no longer exists.</p> <p>However, TAMP may decide.</p>																																
(v)	The basis for considering the average parcel size of both Panamax vessels and Handymax vessels uniformly at 24000 tonnes to be explained.	<p>Due to draft constraints in the navigable channels, full load ships cannot visit HDC and all vessel handled at HDC are mostly part loaded Panamax or Handymax size vessels lightened to Haldia draft. As such, irrespective of the vessel type (Panamax or Handymax), the average parcel loads of dry bulk cargo ships handled at HDC are more or less similar.</p> <p>Further, the average parcel load of dry bulk cargo vessels worked at similarly equipped berths at HDC (Berth Nos. 2,8,4A & 4B) during last three years is given below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Average Parcel Size (Tonnes)</th></tr><tr><td>2014-15</td><td>24090</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>24228</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>24286</td></tr></table> <p>It may be seen from above that the average parcel size is about 24000MT.</p> <p>Hence average parcel size of both Panamax vessels and Handymax vessels have been considered uniformly at 24000 tonnes.</p>	Year	Average Parcel Size (Tonnes)	2014-15	24090	2015-16	24228	2016-17	24286																								
Year	Average Parcel Size (Tonnes)																																	
2014-15	24090																																	
2015-16	24228																																	
2016-17	24286																																	
(vi)	The average parcel size of vessels carrying dry bulk cargo viz., coal/ coke, limestone and other dry bulk cargo handled at HDC during the past three years may be furnished.	<p>Average parcel size of Dry Bulk (import) cargo for 3 years:</p> <table><tr><th></th><th>2016-17</th><th>2015-16</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>C/Coal</td><td>27929</td><td>25843</td><td>25579</td></tr><tr><td>Non Coking Coal</td><td>24195</td><td>25843</td><td>21998</td></tr><tr><td>Met Coke</td><td>16655</td><td>19531</td><td>18811</td></tr><tr><td>Lime</td><td>23478</td><td>23627</td><td>22940</td></tr><tr><td>M. Ore</td><td>18081</td><td>20536</td><td>20357</td></tr><tr><td>Other dry (import)</td><td>19445</td><td>20015</td><td>20185</td></tr><tr><td>Overall Dry (import)</td><td>23658</td><td>23216</td><td>22635</td></tr></table>		2016-17	2015-16	2014-15	C/Coal	27929	25843	25579	Non Coking Coal	24195	25843	21998	Met Coke	16655	19531	18811	Lime	23478	23627	22940	M. Ore	18081	20536	20357	Other dry (import)	19445	20015	20185	Overall Dry (import)	23658	23216	22635
	2016-17	2015-16	2014-15																															
C/Coal	27929	25843	25579																															
Non Coking Coal	24195	25843	21998																															
Met Coke	16655	19531	18811																															
Lime	23478	23627	22940																															
M. Ore	18081	20536	20357																															
Other dry (import)	19445	20015	20185																															
Overall Dry (import)	23658	23216	22635																															
(vii)	Consideration of additional waiting time at the berth by the vessel at 4 hours per vessel to be justified.	<p>HDC is a tidal port and the vessels have to invariably wait for suitable tide and other favorable navigational conditions for sailing after completion of work.</p> <p>Further, service time for activities like removal of pay loaders, closing of hatches, completions of services, signing of documents, departure of personnel, boarding of pilots, lifting of gangway, readiness of engine and singling up etc. is required.</p> <p>For the purpose, additional waiting time at the berth by the vessel at 4 hours per vessel has been considered.</p>																																
(viii)	The average actual additional waiting time at	The total time of 4 hours considered by the Consultant for																																

	the berth by the vessels at HDC for the past three years to be furnished.	Outer Terminal-I cannot be compared with any real life data. This is because dry cargo is not being handled at the riverine terminals. However, the average waiting time of vessels at the three riverine oil terminal is given below:														
		<table><tr><th>Year</th><th>Average waiting time (HRS)</th></tr><tr><td>2014-15</td><td>8.28</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>5.69</td></tr><tr><td>2016-17</td><td>8.46</td></tr></table>	Year	Average waiting time (HRS)	2014-15	8.28	2015-16	5.69	2016-17	8.46						
Year	Average waiting time (HRS)															
2014-15	8.28															
2015-16	5.69															
2016-17	8.46															
(ix)	The average GRT of the vessels at 38000 for Paramax and 22000 for Handymax considered by KOPT to be validated with average actual GRT of Panamax and Handymax vessels handled at HDC for the past three years.	Average GRT of Panamax and Handymax vessels of 3 years is given below:														
		<table><tr><th>Dry Bulk Vessels</th><th>2016-17</th><th>2015-16</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>Panamax (Based on DWT more than 60000 MT)</td><td>38053</td><td>37074</td><td>36913</td></tr><tr><td>HandyMax (DWT less than 60000MT)</td><td>22493</td><td>22634</td><td>22924</td></tr></table>	Dry Bulk Vessels	2016-17	2015-16	2014-15	Panamax (Based on DWT more than 60000 MT)	38053	37074	36913	HandyMax (DWT less than 60000MT)	22493	22634	22924		
Dry Bulk Vessels	2016-17	2015-16	2014-15													
Panamax (Based on DWT more than 60000 MT)	38053	37074	36913													
HandyMax (DWT less than 60000MT)	22493	22634	22924													
6.	Scale of Rates															
(i)	The KOPT has proposed a general note no (i) to the effect of indexing the indexation Reference tariff to inflation to the extent of 60% of variation in WPI occurring between 1 st January 2018 and 1 st January of the relevant year. In this connection, it may be noted that the capital cost estimates and operating cost estimates have been considered by KOPT based on the rates prevailing as of the year 2017. Therefore, it may be appropriate to consider the occurring between 1 st January 2017 and 1 st January of the relevant year. The KOPT to suitably modify the proposed note.	The proposal is made at the end of the year i.e December 2017. Hence, the inflation is appropriately considered from the year 2018.														
(ii)	The existing Scale of Rates (SOR) of KOPT prescribes charges and conditions governing levy of charges for Priority / Ousting priority berthing. The Priority Berthing / ousting priority berths charges are linked to the berth hire charges prescribed in the SOR of the KOPT. In the proposed SOR for the facility at OT-1, the KOPT has proposed a note to the effect that the rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be as per the provisions of SOR of KOPT. The said proposed note to be reviewed considering that the KOPT has proposed separate Berth hire charges for the OT-1 facility.	No provision may be created for levying Berthing Priority/ Ousting Berthing Priority charges. However, this being a policy issue, TAMP may decide.														
(iii)	The reason for prescribing a free period of only 10 days to be explained considering that the upfront guidelines for the coal terminal prescribes a free period of 25 days.	The norms for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Since the proposed evacuation of coal from the stackyard will be through mechanized wagon loading system, the KOPT has considered a dwell time of 18 days and has adopted a plot turnover ratio of 20. Correspondingly, lesser number of free days in storage charges calculation has been considered.														

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 13 December 2017 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief power point presentation of its proposal. The KOPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions at the joint hearing.

6.2. During the joint hearing, it was brought to the notice of the KOPT about the reported high storage charges fixed under 2008 Tariff Guidelines for some bulk cargo operators at other Major Port Trust. It was also brought to the notice of the KOPT that there are also request from some BOT operators for change in the cargo profile. Since it is difficult to

intervene after the bidding process is over, the KOPT was requested vide our letter dated 20 December 2017 to review, if necessary, the proposed storage charges and cargo profile for fixing tariff upfront before initiating bids.

6.3. The KOPT while responding to the comments of the users/ prospective bidders vide its letter dated 31 May 2018, has, inter alia, responded. With regard to storage charges, the KOPT has stated that considering that the income on storage charges is only 1% of the total ARR, which an operator is supposed to charge, the tariff is not considered high. Further, as the revised Model Concession Agreement for PPP projects at Major Ports now requires revenue share on 'Per Ton' basis only, the concern of the prospective bidders about revenue sharing on the TAMP prescribed rates no longer exists. With regard to cargo profile, the KOPT is of the view that its proposal already contains proposed cargo handling charges for "All types of Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes" under Item 9.2.5 (a) of the Tariff Proposal.

7. As decided at the joint hearing, some of the users/ user organisations/ prospective bidders have furnished their additional comments. These comments were forwarded to KOPT for its feedback comments. After reminders dated 01 January 2018, 15 January 2018, 01 February 2018 and 3 April 2018, the KOPT has responded vide its email dated 31 May 2018.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of information furnished by the KOPT the following position emerges:

- (i) This Authority had passed an Order no. TAMP/57/2011-KOPT dated 18 June 2012 fixing upfront tariff for a Mechanised berth to handle coal and a Multipurpose berth to handle coal, iron ore and other bulk cargo to be set up at Haldia Dock-II (North) & Haldia Dock-II (South) at Shalukkhali alongwith all required back-up facilities on Design, Build, Finance, Operate & Transfer (DBFOT) basis following upfront tariff fixation guidelines of 2008.

Subsequently, based on the provision contained in the Reference Tariff Guidelines of 2013, this Authority vide its Order no. TAMP/45/2016-KOPT dated 16 August 2016 has approved the adoption of upfront tariff fixed for mechanized berth to handle coal in the year 2012 as Reference tariff for Setting up of Outer Terminal-I along with all required associated facilities on DBFOT basis at Haldia Dock Complex (HDC).

Since the bidding process for the project got discharged due to non-submission of Price Bids by the bidders, the KOPT has decided to re-structure the Outer Terminal – I project parameters, based on the inputs received from the bidders of the earlier tender pertaining to productivity etc. and keeping in view the growing need for handling dry bulk cargo and other developments in the industry, commerce and trade of the vast hinterland of KOPT. It is seen that the restructuring of the project is mainly with reference to change in the main handling equipment and the resultant change in ship day productivity of equipment. Thus, the KOPT has come up with a proposal for fixing Reference tariff for the mechanized Outer Terminal-I to be set up alongwith all required associated facilities on DBFOT basis for a concession period of thirty years at HDC, by following the principles of the Upfront Tariff Guidelines of 2008. The proposal of the port has approval of its Board of Trustees.

- (ii) The proposed mechanized terminal is envisaged to primarily handle all types of import Coal/ Coke. However, considering the uncertainties with respect of Coal imports and to ensure optimum utilization of the facility and to provide flexibility to the terminal operator, the KOPT has proposed handling of limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo also at the facility. The KOPT has confirmed that handling of these cargo items would only be supplementary and only those cargo which are possible to be handled by the proposed mechanized system at similar output rates, will be handled. As such, cargo share of each of the cargo proposed to be handled at the facility has not been envisaged by KOPT.

Once a upfront/ reference tariff is fixed by this Authority for a set of cargo items following the Upfront Tariff Guidelines of 2008 or the Reference Tariff Guidelines of 2013, the said Guidelines do not provide for fixation of tariff for additional cargo/ service or review of reference tariff in a post bid scenario except for the annual indexation of tariff with reference to the variation in Wholesale Price Index (WPI). In such a scenario, the proposal of the port for envisaging handling of limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo also in addition to the coal/ coke, on the ground of uncertainty on import of coal cargo is a welcome step.

One of the prospective bidders viz., Adani Ports and Special Economic Zone Limited (APSEZL) based on its experience at other ports has, inter alia, stated that it will not be possible to handle all other dry bulk cargo (except coal/ coke) through conveyors designed for coal/ coke cargo. In this regard, it is relevant here to mention that the Paradip Port Trust (PPT), in order to bring in efficiency and to ensure optimum utilization of its facilities, at times, handles thermal coal at its Iron Ore Handling Plant (IOHP) and also handles Iron Ore Pellets/ Iron Ore Fines/ Other Dry Bulk Cargo at its Mechanized Coal Handling Plant (MCHP).

Thus, the judgment of the KOPT to consider handling of any other compatible cargo at the proposed facility in addition to the handling of coal/ coke, at this stage itself of fixing of Reference tariff and before invitation of bids, is relied upon.

- (iii) The KOPT has submitted its proposal in November 2017. The information/ clarification sought by us has been furnished by KOPT, after several reminders, on 31 May 2018 and 12 July 2018. The proposal of KOPT along with information/ clarification furnished by KOPT is considered in the analysis.
- (iv) As stated earlier, the proposed facility will predominantly handle coal/ coke and the other cargo proposed to be handled at the facility would only be supplementary. Hence, for determination of tariff for the cargo to be handled at the proposed facility, the KOPT has adopted the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal. A multipurpose cargo berth envisages handling of both dry bulk cargo and break bulk cargo and that at the proposed facility, the mechanized cargo handling equipment are planned to suit only unloading of dry bulk cargo. Since evacuation of substantial quantum of cargo from the berth through trucks/ dumpers is not envisaged in the proposed facility, handling of cargo other than dry bulk is reported to be not feasible by KOPT. Therefore, the port has not adopted the guidelines prescribed for fixation of Reference tariff for a Multipurpose berth. The approach of the port in adoption of the Upfront tariff Guidelines as applicable for a coal terminal for the proposed facility, is considered.

(v) Optimal Capacity:

(a) Optimal Quay Capacity:

- (i) The KOPT proposal envisages handling of Panamax vessels and Handymax vessels at the proposed facility with the deployment of two Harbour Mobile Cranes (HMCs). Based on the average productivity achieved during the past years with HMCs at other berths, the KOPT has considered similar productivity of 20000 tonnes per day in respect of the Panamax Vessels and Handymax Vessels.

The Upfront tariff fixation guidelines of 2008 for the Coal Terminal prescribes unloading norms of 35000 tonnes per day in respect of Panamax vessel and 15000 tonnes per day in respect of Handymax Vessels. Though the Guidelines prescribe different productivity levels for Panamax vessels and Handymax vessels, the KOPT has considered a uniform handling rate of 20000 tonnes per day for the Panamax Vessels and Handymax Vessels. In view of the lock gate and draft constraints at HDC, the HDC is mostly the second port of call with partially loaded vessels and hence the Panamax/ Handymax vessels arriving at HDC generally bring bottom cargo. In view of this position, the average actual productivity achieved at the MHC berths of HDC for coal for both Handymax and Panamax Vessels is reported to be similar.

One of the prospective bidders viz., Hindustan Ports Private Limited (HPPL) is of the view that a ship day output of 20000 MT for Panamax vessels is realistic but for a Handymax vessel it should be 15000 MT, as prescribed in the Guidelines.

Considering that the productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels as considered by KOPT is based on the past actuals and in the absence of any sufficient justification by HPPL to consider a lower productivity of 15000 tonnes for Handymax Vessels (except that it is based on the Guidelines), this Authority is inclined to consider a productivity of 20000 tonnes per day for both Handymax and Panamax Vessels.

It is noteworthy that recognizing the peculiarity of the situation at KOPT (of low draft), this Authority has in the past, while determining the upfront/ reference tariff

at KOPT, has considered the productivity level of a MHC at 10000 MT per day. Considering the deployment of 2 no. of HMCs at the proposed facility, consideration of productivity of 20000 MT per day appears to be in order.

- (ii) The ratio of Panamax and Handymax Vessels has been considered by KOPT at 70:30. The HPPL is of the view that the ratio of Panamax and Handymax Vessels is to be considered at 50:50. The HPPL has not furnished any explanation for suggesting the change in the ratio of Vessels. As rightly brought by KOPT, given that the productivity of both Panamax and Handymax Vessels has been commonly considered at 20000 tonnes, any change in the ratio of Panamax vessel and Handymax vessel will have no bearing on arriving at the quay capacity.
 - (iii) Considering the ship day output at 20000 tonnes per day for both Panamax vessels and Handymax vessels at 70% utilisation, the optimal quay capacity of the proposed facility works out to 5.11 million tonnes per annum as estimated by the port.
- (b) Optimal Yard Capacity:
- (i) The upfront tariff guidelines stipulate that the yard capacity is to be assessed for the area of the yard made available by the port for development. In its proposal, the port envisages allotment of an area of 265470 sq.m of land to the proposed BOT operator. Out of the said area, 180000 sq.m of land has been earmarked as Stackyard and the balance 85470 sq.m of land is envisaged to be utilized for Conveyor Trestle, Approach road leading to Main road, Railway tracks, Trucks parking area, Setting tank etc. Further, out of the total area earmarked for stack yard viz. 180000 sq. m., 75000 sq. mtrs. have been considered to be developed for actual stacking of cargo with remaining area earmarked for green belt and Wind barrier, stackyard conveyors, stacker reclaimer tracks, transfer houses, service roads, approaches etc. Thus, out of the total area of 265470 sq.m of land to be allotted, 75000 sq.m of land would be utilized for the purpose of stacking.

The norms for estimation of yard capacity prescribed for mechanized coal terminals provides for a cushion of around 50%, to meet the requirement of area for ancillary facilities. That being so, the balance 50% is required to be considered for stacking purpose. Against this position, the KOPT has considered only 28% of the total area of land i.e. 75000 square metres for the purpose of stacking of cargo, in the yard capacity calculation. 75000 sq. meters would consists of 150 plots of 5000 sq. meters each. The remaining 105000 sq. mtr area is earmarked for 20 meter wide green belt and wind barriers, conveyor installations, stacker reclaimers tracks, service roads, transfer houses etc. The proposed allocation of land is seen to be as per the Feasibility Report. None of the users/ prospective bidders have objected to the proposed arrangement. It may not be unreasonable to assume that the port would have done due diligence on this aspect. The judgment of the port in this regard is relied upon.

- (ii) The guidelines for upfront tariff setting prescribe the stacking factor norm at 3 tonnes per square metre for stacking coal. The KOPT has considered the stacking factor at 5.2 tonnes per square metre. On a specific query to justify the stack height with actuals achieved at HDC and that at berths handled by other private operators, it has indicated the stack height at the mechanized Berth No. 4A at 10 tonnes per sq.m.

Considering that a stack height of 10 tonnes per sq.m. has been achieved in one of the berths of HDC, it may not be unreasonable to consider the same stack height to determine the yard capacity. However, since the quay capacity is a constraint in the case in reference, increase in the stack height would increase the yard capacity only theoretically and the quay capacity would continue to be a constraint.

The proposed stack height is seen to be as per the Feasibility Report. None of the users/ prospective bidders have objected to the proposed stack height. It is noteworthy that even in respect of fixation of upfront tariff for handling of thermal coal and steam coal at East Quay – 1A berth of Visakhapatnam Port Trust (VPT) as well as while fixing upfront tariff for the Riverine Jetty at Outer Terminal-1 of

KOPT, a stack height of 5 tonnes per sq. metre was considered. This Authority, therefore, relies upon the stack factor as considered by the port.

(iii) The norm for plot turnover for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12, based on the dwell time of 30 days. Since the proposed evacuation of cargo from the stackyard will be through mechanised wagon loading system, the KOPT has considered a dwell time of 18 days and has adopted a plot turnover ratio of 20. This position is relied upon.

(iv) Based on the parameters as considered by KOPT as discussed above, the optimal yard capacity of the facility works out to 5.46 million tonnes per annum at 70% utilization, as estimated by the Port.

(c) The optimal capacity for the proposed facility is accordingly considered at 5.11 million tonnes per annum, being the lower amongst the optimal quay capacity and yard capacity.

(vi) Capital Cost:

(a) The project envisages unloading of Coal/ Coke, limestone, iron ore, iron ore pellets and other dry bulk cargo in the import cycle, in a fully mechanized manner from the ship to the yard using Harbour Mobile Cranes, Hopper and conveyor system and to the rakes/ trucks, without any manual intervention. Thus, the civil works and the profile of equipment has been estimated by the KOPT to enable mechanized handling of cargo.

(b) The capital cost as estimated by the KOPT in its proposal is ₹481.47 crores of which ₹ 74.67 crores is for berthing activity and ₹406.79 crores is estimated for cargo handling services.

(c) Civil Cost:

(i) Berth Activity:

(a) The guidelines require to consider the cost as estimated by the port. The capital cost for berth hire services as considered by the Port includes cost of construction of berth, Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%, Contingencies @ 3%, GST on Civil works @ 18% and Miscellaneous costs @ 5%.

(b) The capital cost for construction of berth measuring 270 m x 25 m, is estimated at ₹57.40 Crores. The Consultant engaged by KOPT to prepare the Feasibility Study for the project under reference i.e. Indian Ports Association (IPA) has confirmed that the civil cost estimates have been prepared on the basis of present market costs as tracked from similar and most recent construction. In view of the above said confirmation of IPA as endorsed by the KOPT, the civil cost estimates as furnished by the KOPT are relied upon.

(c) The KOPT has considered cost towards Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%, Contingencies @ 3% and GST on Civil works @ 18%. The APSEZPL is of the view that Supervision costs and Contingencies cost should not be taken separately since it would form part of main civil costs. The HPPL is of the view that percentage of contingency costs and supervision costs should be considered at higher rate of 5% each instead of the 3% and 2% considered by KOPT. In this regard, the KOPT has clarified that it is the normal practice to consider 2% and 3% towards Detailed Engineering and Project Supervision and Contingencies respectively. The judgment of the port in this regard is relied upon.

(d) The port has also estimated miscellaneous capital cost at 5% of the total berth construction cost. The upfront tariff guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. However, while dealing with proposals of major port trust for fixation of upfront tariff, this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% under the Berthing Service. Based on the same analogy, it is not

inappropriate to allow 5% of the berth cost towards miscellaneous capital cost.

(ii). Cargo handling activity:

- (a) The capital civil costs has been estimated by the KOPT to the tune of ₹165.64 crores. The upfront tariff guidelines broadly indicate the civil works involved for a coal terminal and require the port to estimate civil cost. The items of civil works as considered by KOPT generally adhere to normative list of civil works as stipulated in the guidelines for the coal terminal. The Consultant engaged by KOPT to prepare the Feasibility Study for the project under reference i.e. Indian Ports Association (IPA) has confirmed that the civil cost estimates has been prepared on the basis of present market costs as tracked from similar and most recent construction. In view of the above said confirmation of IPA as endorsed by the KOPT, the civil cost estimates as furnished by the KOPT are relied upon.

(d) Equipment Cost:

- (i) The Equipment cost of ₹221.78 crores as estimated by the Port is towards 2 Nos. of Mobile Harbour Cranes (MHCs), 2 Nos. of Stacker cum Reclaimer, Rapid Wagon loading system with Silo, Lorry loading silo, 1090 m Elevated Conveyors from Berth to Stack yard, 1470 m Ground level Conveyors in the Stack yard area, 155 m Elevated Conveyors from Stack yard to Wagon loader silo, 15 m Elevated Conveyor to Truck Loading Silo, 4 Nos. of Baby Dozers (Front end loaders), Shunting Loco, In-motion Rail weigh bridge, Road Weigh Bridge, Illumination including High mast lighting, Workshop Facilities, Water supply and distribution system and Dust suppression and Firefighting facilities.
- (ii) The coal unloaded by the two Harbour Mobile cranes is envisaged to be transferred to a single dock conveyor through hoppers integral with the cranes. At the end of the berth, a transfer tower is envisaged for transferring the coal to the next conveyor. The coal from the berth conveyor will be conveyed up to the stackyard area, where the conveyors would receive and stock pile the coal. Through the boom conveyor and central chute of the machine, the cargo is directed onto to the wagon loading conveyor line for loading into the wagons for evacuation. Some cargo is also envisaged to be evacuated by trucks. Further, during final stage of ship unloading operation when the coal leftover in each hatch is not enough for the Harbour Mobile Crane to operate, front end loaders (Baby Dozers) are proposed to be deployed to accumulate the material. The equipment proposed to be deployed by the KOPT is seen to be in sync with the methodology of handling of cargo as envisaged by KOPT.
- (iii) The APSEZL has requested that the concessionaire be allowed to use the Loco on hire basis instead of acquiring it as it would lead to reduction in the Capital cost, thereby leading to overall reduction in tariff of the project – Loco. The APSEZL has also stated that the hire charges of Loco can be considered as a part of the operating cost of the cargo handling activities. Since Locos are generally not available on hire as and when needed and considering that the project aims at a faster evacuation of the cargo by evacuating 80% of the cargo by rakes, the port has felt it essential to consider the capital cost of loco, instead of hiring the loco. The judgment of the port in this regard is relied upon.
- (iv) With regard to Baby Dozers, as brought out above, the KOPT has considered the capital cost of 4 no. of Dozers. However, in the calculation of the Operating cost, the KOPT has considered the operating cost of only 3 dozers on the ground that at a given time only 3 dozers may work in hatches and that 1 no. of dozer will be kept as standby for any breakdown of the other dozers during vessel operation.
- (v) Given that none of the prospective bidders nor the users have raised any other pointed objection to the proposed equipping plan, this Authority is inclined to consider the equipping plan as proposed by the port, which is based on the Feasibility Report.

- (vi) The Consultant engaged by KOPT to prepare the Feasibility Study for the project under reference has confirmed that with regard to electrical and mechanical equipment, its Consultants make discreet enquiries with reputed manufacturers of such equipment and moderate the costs as most equipment involved are tailor made as per specifications. In view of the above said confirmation of IPA as endorsed by the KOPT, the equipment cost estimates as furnished by the KOPT is relied upon.
- (vii) The estimates of lumpsum amount considered towards Work Shop facilities, Dust Suppression, Water Supply etc., are reported to be based on the assessment made by the Consultant for a facility of this size and nature, which are taken into account in this analysis.
- (e) The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil and equipment cost which is as per the norm prescribed in the guidelines for coal terminal.
- (vii) Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated capital cost as per the norm prescribed in the guidelines.
- (viii) Operating Cost:
 - (a) Power Cost.
The consumption of power to the tune of 1.4 units per tonne is seen to be as per the norm prescribed in the Upfront Guidelines. The per unit cost of power at ₹ 8.31 per unit as considered by KOPT is supported by documentary evidence.
 - (b) Fuel Cost:
 - (i) Baby Dozers (Front end Loaders)

The KOPT has considered the fuel consumption in respect of Baby dozer at 12 litres per hour. In this connection, the KOPT has equated Baby Dozer with a 10T Payloader and for which the upfront guidelines prescribe a fuel consumption norm of 12 litres per hour. The judgment of the port to equate Baby Dozer with a 10T Payloader is relied upon. The cost of fuel in respect of baby dozers has been considered for 8 hours of operation per dozer per vessel for pooling the cargo for grab bite, including the time involved in mobilization of dozers. This is seen to be as per the Feasibility Report.

Considering the average parcel size of the vessels at 24000 MT (as discussed subsequently), and based on the optimal capacity of the terminal at 5.11 MMTPA, the number of vessels has been considered at 213.
 - (ii) Locomotive:

The KOPT has considered the fuel consumption in respect of Locomotive at 30 litres per hour. In spite of a specific request, the KOPT has not explained the basis for considering the fuel consumption in respect of Locomotive at 30 litres per hour. Considering that the Feasibility Report of the Project prescribes the fuel consumption in respect of Locomotive at 30 litres per hour, the same has been considered.

Given that each rake has a capacity of carrying 3712 tonnes of cargo and since it takes 3 hours to handle each rake and an additional time of 20% for positioning, the KOPT has calculated the fuel consumption for 3965 hours per annum to handle 80% of the optimal capacity, which is estimated to be handled by rail. The workings furnished by KOPT in this regard is considered.
 - (iii) The cost of fuel of ₹58,348 per litre as considered by KOPT has been updated with reference to the prevailing cost of fuel at ₹ 70.33 per litre.

- (iv) With regard to evacuation of the remaining 20% of cargo, the KOPT has stated that the said cargo would be evacuated by the trucks deployed by the importers and hence it has not considered the cost of fuel of dumpers.
- (c) As per the norms prescribed in the guidelines for a coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KOPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment and electrical equipment cost. The said estimation is also considered at 1% on the component of civil assets and 7% on the component of equipment cost forming part of the miscellaneous assets.
- (d) Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KOPT, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (e) Depreciation has been computed by KOPT @ 3.17% on civil assets, 6.33% on Mechanical assets and 9.5% on Electrical assets. The KOPT has confirmed that the depreciation rates are as per the Straight line method as per the Companies Act, 2013.
- (f) The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Lease rental has been estimated by the port for a land area of 265470 square metres and water front area of 33210 square metres. The licence fee for the Dock Interior (inside Custom bounded area) (Bare Land) has been fixed at ₹ 26.28 per sq.m per month vide the Order no. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March, 2017. As per the said Order, the said licence fee has come into effect from 07 April, 2016. Therefore, in April 2018, the said licence fee would have got escalated twice by 2% and the licence fee as applicable as on date would be ₹ 27.346 per sq.m per month, which has been considered by KOPT in its workings.

For the waterfront area, the KOPT has considered a rate of ₹13.673 per square metre, which is 50% of ₹27.346 per square metres, as prescribed in the Land Policy Guidelines.

- (ix) The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost. The KOPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.17% on the capital cost relating to berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position was recognized and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

- (x) The statement for fixing upfront tariff submitted by the KOPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (xi) (a) The Annual Revenue Requirement (ARR) for the Cargo handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹144.80 crores as against ₹144.59 crores estimated by the port.
- (b) As prescribed in the guidelines for a coal terminal, the KOPT has apportioned 98% of the total revenue requirement towards handling charges and 1% each towards storage charge and miscellaneous charge.
- (xii) (a) The tariff caps are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity. Since the handling rate for all the three cargo groups proposed to be handled at the envisaged facility is reported to be the same, the KOPT has sought to prescribe uniform rate for all the cargo items, by considering the ratio of foreign and coastal cargo at 90:10 on the basis of the average of the actual ratio of foreign and coastal cargo (dry bulk [excluding thermal coal shipment]) handled at HDC in the last 3 years. The

ratio of foreign and coastal cargo as given by the KOPT based on the past actual data is relied upon.

- (b) As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) and coastal vessels not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, concessional tariff has not been prescribed for coastal thermal coal, iron ore and iron ore pellets.
- (xiii) (a) In the proposed Scale of Rates, the KOPT has proposed a free period of 10 days for coal/ coke and all the other dry bulk cargo envisaged to be handled at the facility, as against the free period of 25 days prescribed in the upfront guidelines.
- (b) In the calculation of storage charges, the KOPT has considered that 75% of the cargo will be evacuated within the free period of 10 days and the balance 25% of the cargo is assumed to be evacuated in a gradual manner over 3 slab periods each comprising of 5 days. Thereafter, the KOPT has assigned weight to each of the slab and has thus worked out the storage charges to be applicable in each of the slabs to meet the ARR pertaining to the Storage activity. The rate for the 2nd slab and 3rd slab is prescribed at 1.5 times and 2 times the rate of the 1st slab. The working for storage charges as furnished by KOPT is attached as **Annex – II**.
- (c) The APSEZPL has stated that such fast evacuation of cargo is not a current trade practice and that importers of the cargo at most of the ports get a free storage period of at least one month. Thus, the APSEZL has requested the port to review the calculation of storage charges by considering a free period of 25 days as prescribed in the Guidelines. Even HPPL has made a request to the port to review the storage charges by considering a free period of 25 days.
- (d) Some projects whose tariff was fixed under 2008 Guidelines at Major Port Trusts are facing the issues in relation to reported high storage charges which appear to have impact on the viability of the projects. It is reported by some operators that because of high storage charges they are not in a position to attract traffic to their terminals and the cargo gets diverted to nearby non-major ports and private ports who offer more free dwell time and charge lower storage charges. The 2013 Reference tariff Guidelines do not provide for modification of any tariff including free period and storage charges in a post bid scenario. Even the APSEZL has highlighted this aspect. Based on this position, the KOPT was requested to firm up the storage charges and free dwell time.
- (e) The KOPT has stated that the plot turnover ratio for a coal terminal prescribed in the guidelines is 12 based on the dwell time of 30 days. However, considering that the cargo at the proposed facility would be evacuated from the stackyard through mechanized wagon loading system, it has adopted a plot turnover ratio of 20 based on a dwell time of 18 days. In view of this position, the KOPT has reported to have considered a free period of 10 days.
- (f) Further, though the actual dwell time at HDC is reported to be about 34 days by KOPT, the KOPT has countered the request made by the prospective bidders to increase the free days by stating that dwell time at HDC are not comparable to the proposed facility, as HDC does not have specified cargo storage areas dedicated for each berth as well as there is substantial variation in the cargo mix. Thus, the port is of the view that to realize the capacity of the proposed terminal, the operator is expected to efficiently and effectively utilize its assets for a faster turnover of the cargo. The port has also stated that the storage charges as proposed by it are less as compared to the storage charges prevailing at other coal terminals. Further, the port has stated that considering that the income on storage charges is only 1% of the total ARR, which an operator is supposed to charge, the tariff is not high.
- (g) Also, as the revised Model Concession Agreement for PPP projects at Major Ports now requires revenue share to be quoted on 'Per Ton' basis only, the KOPT is of the view that the concern of the prospective bidders about revenue sharing on the TAMP prescribed rates no longer exists.
- (h) Based on the detailed justification furnished by the Port and based on the provisions contained in the revised MCA, which would be the basis for the KOPT to enter into agreement with the successful bidder, this Authority is inclined to approve the storage charges based on the methodology adopted by the Port.

- (xiv) Based on the annual revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹2.83 per tonne. The miscellaneous charge covers miscellaneous services such as sweeping, weighing of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc.
- (xv) (a) The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹15.81 crores by the port. The KOPT has proposed berth hire in rupee terms for foreign going vessel at ₹ 0.71 per GRT per hour or part thereof and for coastal vessel at ₹ 0.426 per GRT per hour.
- (b) The berth hire calculation of KOPT is with reference to the shipday output of 20000 tonnes for both Panamax vessel and Handymax vessel, as has been considered in the optimal capacity calculation. As brought out earlier, out of the total cargo proposed to be handled at the facility, the KOPT has considered that 90% of the cargo would be handled by Foreign going Vessels and the balance 10% of the cargo would be handled by Coastal vessels.

The KOPT has also considered an average parcel size of 24000 tonnes for both Panamax vessel and Handymax vessel. With regard to a specific query on considering uniform parcel size of 24000 tonnes for both Panamax and Handymax Vessels, the KOPT has stated that due to draft constraints at HDC, full load ships do not visit HDC and that all the vessels (Panamax or Handymax) handled at HDC are mostly partly loaded vessels. Thus, the KOPT has stated that the average parcel size of vessels handled at HDC are more or less similar, irrespective of whether they are Panamax vessel or Handymax Vessel. This position has been substantiated by KOPT based on the actuals at HDC for the past three years.

With the average parcel size of 24000 tonnes and the cargo handling rate of 20000 tonnes in 24 hours, a vessel will require 28.80 hours to complete its cargo operations. However, the vessel is reported to continue to stay for additional 4 hours for favorable tidal conditions and other operational aspects and favorable navigational conditions for sailing, after completion of work, to sail out.

Since the berth hire would be leviable on a vessel for the entire stay of the vessel, the additional time of 4 hours also needs to be captured in the berth hire calculation, to arrive at the total GRT hours. Such approach has been adopted by the KOPT in the past while determining upfront/ reference tariff for the various projects at KOPT, which has been acceded by this Authority.

Thus, based on the revenue requirement from berthing service at ₹15.81 crores and considering the ratio of the GRT hours of the coastal vessels and GRT hours of foreign going vessels, the upfront berth hire rate works out to ₹0.71 per GRT per hour or part thereof for foreign going vessels and ₹0.426 per GRT per hour or part thereof for the coastal vessels.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KOPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (xvi) In the proposed Reference tariff schedule, the KOPT has proposed definitions for common terms like coastal vessel, foreign vessel, day, free period and per day. The definitions are found to be in line with the definitions prescribed for the respective terms in the various Upfront/ Reference tariff Schedules for the various project at various Major Port Trusts.
- (xvii) In the proposed Reference tariff schedule, the KOPT has proposed some general conditionalities like conditionalities governing classification of vessels into foreign and coastal, levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off bills, non-levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates/ rationalize the conditionalities, which are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Upfront/ Reference tariff schedule of various major port trusts.
- (xviii) (a) In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time vessel occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc., and no berth hire to be levied for the period when the vessel idles at the berth for

continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, berth hire to stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail and conditionalities governing levy of penal berth hire charges, which are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront/ reference tariff Schedule.

- (b) Though the project envisages levy of berth hire charges by the BOT Operator, the KOPT has requested to not prescribe provision for levying Priority Berthing/ Ousting Priority Berthing charges. At the same time, the KOPT has requested this Authority to take a decision on the matter. Based on the request made by KOPT, the provision for levying Priority Berthing/ Ousting Priority Berthing charges is not prescribed. However, a note proposed by the KOPT that the rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust, is approved.
- (xix) The KOPT has proposed a provision to state that the Cargo handling charges is a composite charge for unloading of the coal/ coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10 days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons/ trucks and is inclusive of wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.
- (xx) Under the schedule of storage charges, the KOPT has proposed conditionalities stating that commencement of free period from the day following the day of complete discharge of cargo, non-exclusion of terminal's non-working days and custom notified holidays for the purpose of free period, storage charges to be payable for all days including terminal's non-working days and custom notified holidays for stay of cargo beyond free days and storage charge on cargo is not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator, are seen to be in line with the prescription at the other major ports/ private terminals.
- (xxi) As per clause 2.8 of the upfront tariff Guidelines of 2008, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2018, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as on 1 January 2018, as proposed by KOPT.
- (xxii) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

The KOPT has proposed the Performance Standards in respect of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes to be handled by the Panamax Vessels and Handymax Vessels each at 20000 tonnes per Day Berth, as considered in the optimal quay capacity calculation. Subsequently, based on the request made by one of the users viz., Steel Authority of India (SAIL) the KOPT has proposed a Performance Standard prescribing Turn Around Time for delivery operations.

Recognizing that clause 2.2. of the revised guidelines of 2013 requires this Authority to notify the Performance Standards, the Performance Standards as proposed by the KOPT, are notified along with the Reference Tariff Schedule.

- 10.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.
- 10.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - III** and the Performance Standards for the Outer Terminal – I at HDC of KOPT is attached as **Annex - IV**.
- 10.3. (i) If there is any error apparent on the face of record considered, the KOPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion of bidding process of the project giving

adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (ii) The KOPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the reference tariff fixed prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

10.4. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for the Outer Terminal – I at HDC of KOPT and notify alongwith the Performance Standards.

10.5. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KOPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

11.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff is automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

11.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

11.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the KOPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

11.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

11.5. After considering the views of the KOPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

11.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

11.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

11.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding KOPT. The KOPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

11.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

11.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

11.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT.-III/4/Exty./198/18]

ANNEX – I

REFERENCE TARIFF CALCULATION FOR THE OUTER TERMINAL – I AT HALDIA DOCK COMPLEX OF KOLKATA PORT TRUST.

₹ in crores

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>		
(a)	<u>Optimal Quay Capacity</u>		
	Percentage Share of capacity of Vessels		
	- Panamax Vessels (S1)	70%	70%
	- Handymax Vessels (S2)	30%	30%
	Shipday Output		
	- Panamax vessels (P1)	20000	20000
	- Handymax vessels (P2)	20000	20000
	Optimal Quay Capacity = $0.7*((S1*P1)+(S2*P2))*365$ (in tonnes)	5110000	5110000
(b)	<u>Optimal Yard Capacity</u>		
	- Area of the yard made available by the port as usable storage (in m2) (A)	75000	75000
	- Percentage of total yard area that could be used for stacking (U)	100%	100%
	- Quantity that could be stacked per m2 of area (Q)	5.2	5.2
	- Turnover ratio of the plot in an year (T)	20	20
	Optimal yard capacity $(0.7 \times A \times U\% \times Q \times T \text{ tons})$ (in tonnes)	5460000	5460000
	Optimal Capacity of the terminal (lower of (a) and (b)) (in tonnes)	5110000	5110000
	Optimal Capacity of the terminal (in million metric tonnes per annum)	5.11	5.11
II	<u>Capital Cost</u>		
A.	<u>Cargo Handling Activity</u>	₹ in crores	
	(i). Civil Cost		
	Construction of one approach trestles	13.00	13.00
	Construction of Transfer towers	0.75	0.75
	Hardening of stack yard	72.20	72.20
	Concrete paving of two stock piles for dry bulk cargo	5.05	5.05
	Two tracks for stackers and reclaimers	7.80	7.80
	Service Roads	8.33	8.33

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
	Miscellaneous buildings	5.80	5.80
	Extension of railway tracks upto wagon loading yard and provision of sidings	19.46	19.46
	Compound wall	1.30	1.30
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	2.67	2.67
	Contingencies @ 3%	4.01	4.01
	GST on Civil works @ 18%	25.27	25.27
		165.64	165.64
	(ii). Equipment Cost		
	Mobile Harbour Cranes - 2 Nos	51.00	51.00
	Elevated conveyor system	20.16	20.16
	Ground level conveyor system	17.64	17.64
	Stacker cum Reclaimer	43.06	43.06
	Shunting Loco	20.00	20.00
	Wagon Loading Silo	15.00	15.00
	Lorry loading Silo	8.00	8.00
	Baby dozers (FELs)	1.16	1.16
	Other Equipment, Weigh Bridge, Work Shop facilities etc.	7.30	7.30
	Dust Suppression, Water Supply etc.	12.00	12.00
	Electrical Works	15.90	15.90
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	4.22	4.22
	Contingencies @ 3%	6.34	6.34
	Total	221.78	221.78
	(iii). Miscellaneous		
	5% on Civil Cost and Equipment Cost	19.37	19.37
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii)	406.79	406.79
B.	Berth Hire Activity		
	Construction of berth structure 270 m x 25 m	57.40	57.40
	Detailed Designs & Project Supervision costs @ 2%	1.15	1.15
	Contingencies @ 3%	1.72	1.72
	GST on Civil works @ 18%	10.85	10.85
	Miscellaneous @ 5%	3.56	3.56
	Total capital cost for Berth hire Activity	74.67	74.67
	Total Capital Cost (A + B)	481.47	481.47
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity	₹in crores	
	(a). Power Cost	5.94	5.94
	(KOPT - 1.4 units/ tonne * Rs. 8.31 per unit * 5.11 MMTPA) (TAMP - 1.4 units/ tonne * Rs. 8.31 per unit * 5.11 MMTPA)		
	(b). Fuel Cost		
	- Baby Dozers (Front End Loaders)	0.36	0.43
	(KOPT - 12 ltrs/ hour * Rs.58.348 per litre * 8 hours per loader * 3 loaders per vessel * 213 vessels) (TAMP - 12 ltrs/ hour * Rs.70.33 per litre * 8 hours per loader * 3 loaders per vessel * 213 vessels)		
	- Locomotive	0.69	0.84
	(KOPT - 30 ltrs per hour * Rs.58.348 per litre * 3965 hours p.a) (TAMP - 30 ltrs per hour * Rs.70.33 per litre * 3965 hours p.a)		
	(c) Repair & Maintenance		
	- Civil Assets (1% on civil work)	1.74	1.74
	- Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on equipment cost)	16.30	16.30
	(d) Insurance (1% on Gross fixed assets)	4.07	4.07
	(e) Depreciation		
	- Civil Work @ 3.17%	5.51	5.51

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT	Estimates modified by TAMP
	- Mechanical Work @ 6.33%	13.63	13.63
	- Electrical Assets @ 9.5%	1.67	1.67
	(f) License Fee	9.26	9.26
	(g) Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)	20.34	20.34
	Total Operating Cost	79.51	79.73
IV	<u>Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity</u>		
A.			
(i)	<u>Estimated Revenue Requirement</u>		
	(a) Total Operating Cost	79.51	79.73
	(b) Return on capital Employed @ 16%	65.08	65.08
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	144.59	144.80
(ii)	<u>Apportionment of Revenue Requirement</u>		
	(a) Cargo Handling Charges (98% of ARR)	141.70	141.91
	(b) Storage Charges (1% of ARR)	1.45	1.45
	(c) Miscellaneous Charge (1% of ARR)	1.45	1.45
	(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity	144.59	144.80
(ii)	<u>Cargo Handling charge</u>		
	(a) Cargo Handling Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	141.70	141.91
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	51.10	51.10
	- Per Tonne rate for handling of cargo (foreign)	288.85	289.28
	(b) Storage Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	144.59	144.80
	- % of Cargo to attract storage charge	25%	25%
	- Capacity of cargo to attract storage charge (tonnes)	1277500	1277500
	Storage Charge (beyond the free period)	Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
	-Free period	10 days	10 days
	-First five days (after free period)	1.41	1.41
	-6th day to 10th day (after free period)	2.12	2.12
	-11th day onwards (after free period)	2.82	2.82
	(c) Miscellaneous Charge		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	144.59	144.80
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	51.10	51.10
	- Miscellaneous Charge (₹ per tonne)	2.83	2.83
B.	<u>BERTH HIRE CHARGES</u>		
(i)	<u>Revenue Requirement</u>		₹ in crores
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	0.75	0.75
	(b) Depreciation @ 3.17%	2.37	2.37
	(c) Insurance (1% on total cost for berth hire service)	0.75	0.75
	Subtotal (i)	3.86	3.86
(ii)	Return on capital Employed @ 16%	11.95	11.95
	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	15.81	15.81
	Berth hire Charge		
	Foreign going vessel (Rate per GRT per hour) in `	0.710	0.710
	Coastal vessel (Rate per GRT per hour) in `	0.426	0.426

Berth Hire Calculation as furnished by KOPT

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	20000	20000	
ii.	Average parcel size	Tonnes	24000	24000	
iii.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3577000	1533000	5110000
iv.	No. of Vessels (iii / ii)	Nos.	149	64	213
v.	Average no. of berth days (iv / i)	Days	179	77	256
vi.	No. of berth hours {24 hours x (v)}	Hours	4292	1840	6132
vii	Additional hours towards waiting time {4 hrs x (iv)}	Hours	596	256	852
viii	Total Hours	Hours	4889	2095	6984
ix.	Average GRT	GRT	38000	22000	
x.	Total GRT hours (ix * viii)	Hours	185765533	46092200	231857733
xi.	Revenue Requirement	Rupees			158085980
	Working for foreign vessel 90% and coastal vessel 10%)				
	$231857733 * 90\% * x + 231857733 * 10\% * 0.6x =$				158085980
	$208671960 x + 23185773 * 0.6x =$				158085980
	$x =$ Foreign going vessel rate				0.71
	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				0.43

Berth Hire Calculation as per TAMP Estimates

Sr. No.	Particulars	Unit	Panamax Foreign Vessel	Handimax Foreign Vessel	Total
i	Ship day output	Tonnes/day	20000	20000	
ii.	Average parcel size	Tonnes	24000	24000	
iii.	Tonnage expected to be handled	Tonnes	3577000	1533000	5110000
iv.	No. of Vessels (iii / ii)	Nos.	149	64	213
v.	Average No. of berth days (iv / i)	Days	179	77	256
vi.	No. of berth hours {24 hours x (v)}	Hours	4292	1840	6132
vii	Additional hours towards waiting time {4 hrs x (iv)}	Hours	596	256	852
viii	Total Hours	Hours	4889	2095	6984
ix.	Average GRT	GRT	38000	22000	
x.	Total GRT hours (ix * viii)	Hours	185765533	46092200	231857733
xi.	Revenue Requirement	Rupees			158085980
	Working for foreign vessel 90% and coastal vessel 10%)				
	$231857733 * 90\% * x + 231857733 * 10\% * 0.6x =$				158085980
	$208671960 x + 23185773 * 0.6x =$				158085980
	$x =$ Foreign going vessel rate				0.710
	Coastal vessel Rate = 0.6 x foreign going vessel rate				0.426

Annex - II

Working for calculation of Storage Charges (OT-1)						
S. No	Particulars	Free days	1st slab	2nd slab	3rd slab	Total
1	Optimum Capacity	51,10,000				
2	Days in each slab	10	5	5	5	
3	%age of cargo in each slab	75%	10%	10%	5%	100%
4	Qty in each slab	38,32,500	5,11,000	5,11,000	2,55,500	51,10,000
6	Weights assigned		1.00	1.50	2.00	
7	Weighted Qty in each slab (50% time taken in each slab on an average)		12,77,500	44,71,250	44,71,250	1,02,20,000
8	Revenue requirement					1,44,59,789
9	AvgTariff per ton per day					1.41
10	Tariff for each slab		1.41	2.12	2.83	
11	Revenue for each slab		72,29,895	54,22,421	18,07,474	1,44,59,789
			(511000x2.5xSOR+ 511000x5xSOR+ 255000x5xSOR)	(511000x2.5xSOR+ 255000x5xSOR)	(255000x2.5xSOR)	

Annex-III

KOLKATA PORT TRUST

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR SETTING UP OF RIVERINE JETTY FOR HANDLING ALL TYPES OF COAL/COKE/LIMESTONE/OTHER DRY BULK CARGOES AT OUTER TERMINAL-1, HALDIA DOCK COMPLEX, KOLKATA PORT TRUST

1. Definitions:

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- i. 'Coastal Vessel' means any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / Competent Authority.
- ii. 'Foreign Vessel' means any vessel other than Coastal vessel.
- iii. 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
- iv. 'Free period' shall mean the period during which cargo is allowed storage free of.
- v. demurrage and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- vi. 'Per Day' shall mean a calendar day or part thereof.

2. General Principles of Assessment:**(i) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate**

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container.

The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.

(ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

- (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b) Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a license for specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (c) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
- In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) Interest on delayed payments / refunds:

- a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- b) The rate of penal interest will be 2 % above the Base Rate declared by the State Bank of India. The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and the user equally.
- c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. The provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs. 100/- or more. Likewise, terminal operator shall not raise any supplementary or undercharge bills, if the amount due to the terminal is Rs.100/- or less.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal Operator.

- (vii) The berth hire charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (viii) (a) The reference rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Terminal Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c) Provided that the Terminal Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix) In calculating the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5, unit fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

3. Berth Hire

The berth hire charge shall be payable by masters/owners/agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the following rates:

Sl. No.	Description of vessel	Rate in ₹ per hour per GRT or part thereof
1	Foreign going vessels	0.710
2	Coastal vessels	0.426

Notes:

- (i) The time for the purpose of levy of the berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (ii) Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii) No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator,
- (iv) (a) Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b) The master/ agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (v) The penal berth hire shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal. 'False signal' would be when the vessel signals readiness even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not being completed or such other reasons attributable to the vessel.
- (vi) In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the equipment of Terminal Operator or power failure at the Jetty or any other reasons attributable to the Terminal Operator, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.
- (vii) Ousting priority / Priority berth Hire:
The rate and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines/ orders in the matter and the provisions prescribed in the Scale of Rates of Kolkata Port Trust.

4. Cargo Handling Charges:

Sl. No.	Commodity	Unit Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
1.	All Types of Coal & Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes (Other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets)	289.28	173.57
2.	Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets	289.28	289.28

Note:

The Cargo handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the coal/coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo from the vessel and transfer of the same up to the point of storage, storage at stack yard upto a free period of 10days after completion of unloading, reclaiming from stack yard and loading on the wagons / trucks. This composite charge includes wharfage and supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

5. Storage Charges

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period allowed shall be as follows:

Description	Rate in ₹ per MT per Day or part thereof
Free period	10 days
First five days after expiry of free period	1.41
6th day to 10th day after expiry of free period	2.12
From 11th day onwards	2.82

Notes :

- (i) Free period shall commence from the day following the day of complete discharge of cargo.
- (ii) For the purpose of free time, terminal's non-working days and Custom's notified holidays shall be excluded.
- (iii) Storage charge shall be payable for all days including terminal's non-working days and Custom's notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (iv) Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the operator.

6. Miscellaneous Charges:

Composite charge for all the miscellaneous services such as sweeping, weighment of wagons, trucks, receiving/ delivery of cargo etc., shall be levied at ₹ 2.83 per metric tonne.

7. General Note to Section-3 to Section-6 Above:

- i. The Reference Tariffs will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2018 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of Reference Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- ii. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period. However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.
- iii. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance

Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

- iv. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- v. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable or the ensuing financial year.
- vi. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- vii. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.
- viii. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months' period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex-IV

PERFORMANCE STANDARDS

Schedule of Performance Standards “Setting up of Riverine Jetty for handling Coal/Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargo at Outer Terminal-1, Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust”

Gross Berth Output:

The parameter deals with the productivity of the terminal (Gross Berth Output) for different types of cargo. In case of coal/ coke/ limestone/ other dry bulk cargo, the capability of the terminal (mechanization, method of handling) and parcel size will determine the Gross Berth Output. Higher terminal capability and greater parcel size will lead to high productivity. The Gross Berth Output shall be calculated by taking the total cargo unloaded from the ships during a month in the terminal divided by the total number of working days of ships in that month at that terminal. The number of working days of the ships shall be determined by subtracting 4 hours per ship from the total hours spent by all the ships at that terminal in the month in question and dividing it by 24.

The norms of Gross Berth Output for Coal/ Coke, Limestone and other Dry Bulk Cargoes are as follows;

- Gross Berth Output for the Panamax Vessels – 20,000/ Day /Berth.
- Gross Berth Output for the Handymax Vessels – 20,000/ Day /Berth.

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard: 0.70.

Turn Around Time for Delivery Operation:

The Turn around Time for delivery operations shall be the sum of time taken for loading of cargo divided by the number of rakes deployed, in a month.

Rake time for dry bulk cargo (Single operation) is maximum 3 hours including peripheral activities required for pre and post loaded viz. placement of empty rake and marshalling of loaded rakes from and the exchange point nominated of Outer Terminal-I.

Weightage in case of a shortfall in meeting the prescribed performance standard: 0.30.